AIR FAN

LE MENSUEL DE L'AERONAUTIQUE MILITAIRE INTERNATIONALE

N° 10 - AOÛT 1979

Belgique-Luxembourg 97 FB - Canada 3 $ - Suisse 6 FS - Italie 2400 L - Espagne 150 P 12 F

TIGER! TIGER! TIGER! 1979

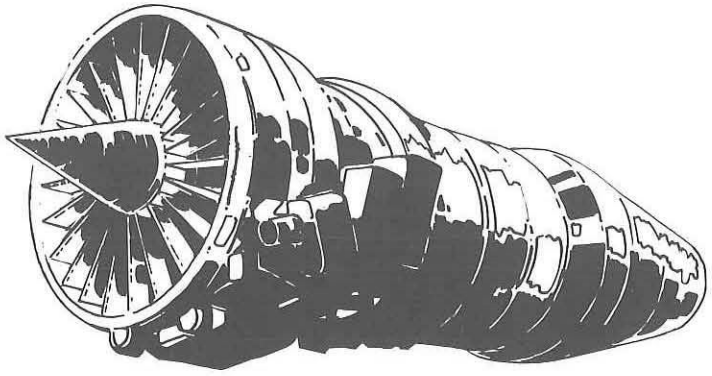
Le 19e "Tiger Meet" à Cambrai, France

JABO SUR LE PALATINAT

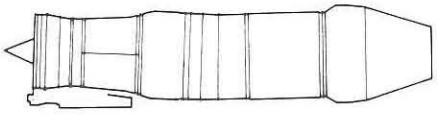
Le JagdBomberGeschwader 35 de la Bundesluftwaffe

pour l'avion de combat des années 90

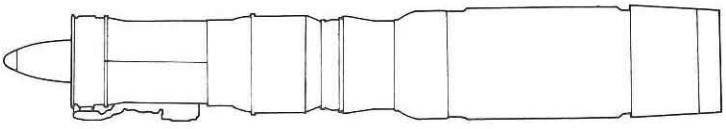
le meilleur choix



SNECMA M88



M88 : MASSE 900 Kg. POUSSEE 7 T5 - 8T5



ATAR 9 K 50 : MASSE 1582 Kg. POUSSEE 7 T2

MOTEUR D'AVANT-GARDE

rapport poussée-masse
inégalé à ce jour
consommation spécifique faible
conduite entièrement-
automatique.

MOTEUR ECONOMIQUE

simplicité,
conception modulaire
fiabilité des composants.

En page 36 de ce numéro, Jean-Pierre Hoehn rend visite au JagdBomber Geschwader 35 de Pferdsfeld en République Fédérale.

J.-M. GUHL

AIR FAN

Mensuel de l'aviation militaire.

Prix 12 F (Belgique : 97 FB - Canada : 3 $ - Italie : 2400 L - Suisse : 6 FS - Espagne : 150 P).
Paraît le 20 de chaque mois.

Edimat SARL, au capital de 150 000 F.
Siège social et siège de la rédaction : 48, boulevard des Batignolles 75017 Paris
Direction, Diffusion, Publicité : 387.32.05
Rédaction : 293.67.24
Télex : 290 163 EURTL-Code 160
R.C. Paris B 314-056-243
C.C.P. Paris 21 167 56 C

Directeur gérant (Publisher) :
Roger Cabiac

Rédacteur en Chef (Editor)
Jean-Michel Guhl, Ph.D.

Comité de rédaction (Editorial staff) :
Alain Crosnier, René Bail, Arno Dill, Jean Bodson, Michel Gérard, Philippe Jourdan, Marc Rostaing, Olivia Szimon-Pierre

Conseiller de la rédaction (Consultant) :
Pierre Condom

Illustrateurs attachés (Contributing artists) :
Lou Drendel, Georges Olivereau

Conception graphique (Graphic design) :
Janine Olivereau

Diffusion et abonnements (Sales & subscriptions) :
Martine Catala

Administration :
Richard Doré

Publicité :
à nos bureaux.

Correspondants étrangers (Foreign correspondents) :
ALLEMAGNE FEDERALE (Deutschland) : Peter Doll, Gerhard Joos
AUTRICHE (Österreich) : Wolfgang Hainzl
ESPAGNE (España) : Javier Sáez Sanz
ETATS-UNIS (USA) : Lou Drendel, R.E. King
FINLANDE (Suomi-Finland) : Klaus Niska
JAPON : Kensuke Ebata
PORTUGAL : António Carlos Mimoso
ROYAUME-UNI (U.K.) : Richard L.Ward
SUISSE (Schweiz) : Martin Fricke

Imprimé en France par Sitecmo
Avenue Vauban
76200 Dieppe
Téléphone : (35) 84.56.50
Dépôt légal N° 1432

Le directeur responsable de la publication : **Roger Cabiac**
N° de Commission Paritaire : 61086
Dépôt légal : 3e trimestre 1979
Diffusion par les N.M.P.P.

COPYRIGHT AIR FAN 1979

SOMMAIRE

N° 10 - AOUT 1979

AVIATION MILITAIRE

4 N.D.L.R. (LES NOTES DE LA REDACTION)
6 RETOURS DE MANIVELLE (LE COURRIER DES LECTEURS)
9 ACTUALITE MILITAIRE
11 CONCOURS PHOTO « ETE 1979 »
12 TIGER ! TIGER ! TIGER ! 1979
Le 19e « Tiger Meet » de Cambrai. L'événement aéronautique militaire le plus coloré de l'année vu à travers les objectifs photographiques des meilleurs reporters d'AIR FAN.
22 DE KAROUBA A AGADIR
René bail termine ici son périple à travers les anciennes bases aéronavales d'Afrique Française du Nord avec un survol des bases du Maroc.
30 LES RODEURS DES RIZIERES (2e PARTIE)
Guy Jacquier & Philippe Jourdan rapportent de manière inédite la carrière des unités de l'Armée de l'Air équipées de Grumman F8F-1 « Bearcat » durant la Guerre d'Indochine.
36 JABO SUR LE PALATINAT
Jean-Pierre Hoehn est allé rendre visite aux « Chasseurs du Palatinat » : les équipages de F-4F du JagdBomberGeschwader 35 de la Bundesluftwaffe de Pferdsfeld (R.F.A.).

MAQUETTISME PLASTIQUE

44 ANALYSE DES NOUVEAUTES
46 DES MAQUETTES POUR LES GRANDS
Le Grumman F8F Bearcat au 1/48e d'Italaerei.
50 REVUE DE PRESSE

L'abondance de l'actualité estivale nous oblige à reporter à un peu plus tard la suite de notre article « Les Exorciseurs de Nuages » consacré au CEVSV 338. Que nos lecteurs veuillent bien nous en excuser.

La couverture d'AIR FAN : Comme à l'accoutumé, depuis une bonne dizaine d'année, les Canadiens participaient au 19e « Tiger Meet » à Cambrai-Epinoy avec leur habituel CF-104 entièrement peint aux couleurs du tigre. Rendons hommage aux Canadiens grâce auxquels se perpétue aujourd'hui la tradition qui veut qu'il y ait au moins un avion entièrement tigré à chaque réunion des Tigres de l'O.T.A.N. Mais nos « tigres » à nous le firent aussi en 1972 et en 1977. (Photographie : Jean-Michel Guhl).

AIR FAN's front page : Following a tradition which they started about ten years ago, the Canadians attended the 19th Tiger Meet at Cambrai AB (France) with their usual tiger-striped CF-104. Let it be known that thanks to the « Canucks » each year at a Tiger Meet there is at least one complete tigerized airplane. Only, to our knowledge, did the Belgian and the French Air Forces ever came to a Tiger Meet with a real tiger (a F-104G and a Super-Mystère B.2) A J.-M. Guhl photograph.

R. ERNST

(NDLR)

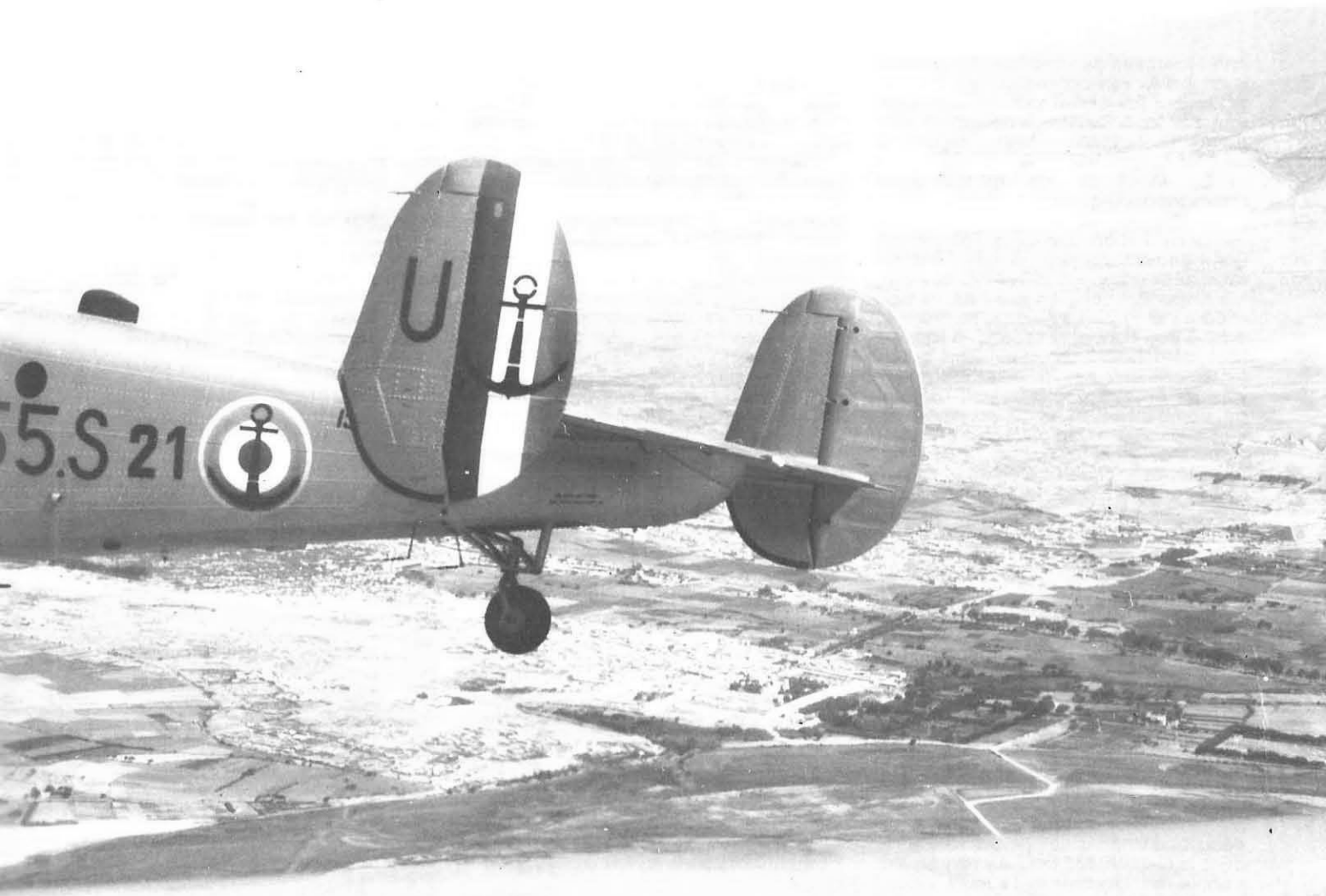
Espion ou simplement aérophile...

En France où l'on se plaît à mettre des étiquettes sur tout ce qui existe, il est un sujet quelque peu tabou sur lequel on évite toujours pudiquement de s'épancher et qui concerne les relations entre les personnes civiles et militaires au travers d'une passion commune qui peut aller de la philatélie à la pratique du tennis, en passant par de multiples autres passions comme par exemple — et parce que cela nous concerne directement — l'aviation. L'aviation militaire bien entendu, puisque personne ici ne peut raisonnablement penser (du moins dans nos pays d'Occident) qu'on puisse inquiéter quelque personne ou quelque autorité que ce soit en s'intéressant, comme simple personne privée, à l'aviation civile.

Jusque là tout va bien, mais gare à ceux qui auraient le malheur de s'intéresser de trop près à notre aviation militaire, surtout, mais alors surtout, s'ils ont en plus le toupet d'être Français et de ne s'intéresser, de surcroît, qu'aux couleurs et insignes des avions militaires, plutôt qu'à tout ce qui en fait le véritable intérêt (pour les têtes obtuses ou les experts du renseignement, cela s'entend, c'est au choix du lecteur), comme les « boîtes noires », les doctrines précises d'utilisation opérationnelles, les performances opérationnnelles, etc... En bref, le véritable « dedans » des choses que tout citoyen s'attend raisonnablement à voir protéger par les personnes chargées de la défense du pays.

Car tout le dilemne est là : comment être aérophile en France sans donner l'impression à ses interlocuteurs militaires que l'on s'adonne à l'« espionnage » au profit d'un quelque noir état communiste ? La question n'est pas simple à résoudre et repose plus sur la mentalité respective des gens en présence que sur des règles établies de courtoisie et de bon voisinage comme il en existe, notamment, dans les pays anglo-saxons (j'y inclus la Belgique, mais c'est positif !) ou à notre porte, comme en Suisse, par exemple.

Dans ces derniers pays, en effet, il est considéré comme tout à fait normal que l'on puisse s'intéresser aux avions militaires pour leur



seule existence en tant que support de traditions historiques. C'est d'ailleurs un fait tellement établi que nul, en Grande-Bretagne ou en Hollande, par exemple, ne s'alerte plus des activités des « spotters » qui photographient, répertorient, analysent, etc... telle ou telle escadre, avion par avion, numéro par numéro, dans le seul but d'assouvir une passion de collectionneur ou de systématicien comparable à celle d'un Linné **(1),** sans penser une seule fois à mal ; à fortiori à fournir des renseignements à des « affreux » de l'Est.

En France, malheureusement mais aussi peut-être heureusement, nous n'en sommes pas encore là. S'intéresser aux avions militaires, tant que l'on a pas montré « patte-blanche » (et même parfois après...), reste une activité le plus souvent condamnable pour Monsieur Tout-un-Chacun. Mais pouvons nous en blâmer nos interlocuteurs militaires et surtout ceux chargés d'assurer la sécurité de nos moyens de défense ? Il faudrait que tout aérophile français comprenne que la collecte au présent d'informations « historiques » sur pied, frise parfois et même souvent un domaine nécessairement préservé aux regards de tous et qui peut faire qu'à tout instant l'information « historique » risque de se transformer en « renseignement » pur et simple sans que nous n'y voyions, en temps que témoin visuel, la moindre différence.

C'est pourquoi, plutôt que de se promener autour des bases aériennes l'appareil photographique et téléobjectif à la main, au risque de se faire passer pour un « espion » plutôt que pour un simple amoureux des avions (vous essaierez d'expliquer la différence à un gendarme...), il est conseillé, dans tous les cas, de se faire connaître auprès des autorités concernées. Tant pour l'Armée de l'Air, que pour l'Aéronautique Navale ou l'Armée de Terre, il existe sur chaque base des officiers de relations publiques qui ne sont pas nécessairement des repoussoirs. Beaucoup sont des personnes d'abord sympathique qui auront à cœur de vous aider à satisfaire votre passion d'aérophile si vous savez user d'arguments convaincants ou de diplomatie. Passer outre à cela, risquerait de vous mettre dans une suite d'ennuis fort désagréables, sans compter les petits désagréments que peuvent représenter la confiscation d'un film, un après-midi perdu dans un poste de police, etc...

Jean-Michel GUHL

---

(1) Linné (Carl von), très célèbre naturaliste — qui n'est pas Français comme l'orthographe de son nom pourrait le laisser croire, mais Suédois. Ayant vécu au XVIII[e] siècle, il est surtout connu par ses travaux de botanique et par le système de classification des espèces végétales et animales qu'il a établi, nomenclature d'ailleurs toujours en vigueur aujourd'hui.

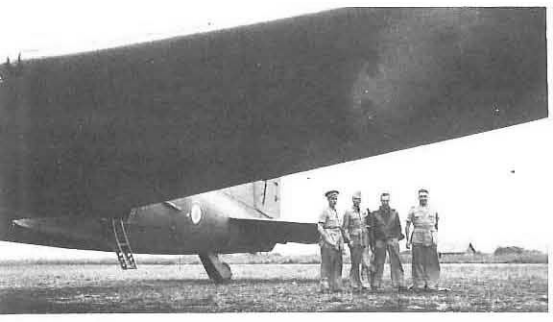
RETOURS DE MANIVELLE

Le courrier des lecteurs

Après la lecture de votre note parue dans le N° 7 d'Air Fan concernant les C-47 en Indochine, j'ai pensé qu'il serait intéressant d'évoquer les débuts de cette guerre d'Indochine, ayant moi-même appartenu de 1945 à 1954, soit au G.T. « Anjou », soit au G.T. « Touraine », en tant que pilote commandant d'avion.

Il n'y avait alors que deux Groupes de Transport en Indochine, le 1/34 « Béarn » sur Ju 52 et le 2/15 « Anjou » sur C-47 devenus respectivement, en juillet 47, le 1/64 « Béarn » et le 2/64 « Anjou ». Le premier, basé à Bien Hoa, et le second, à Tan Son Nhut, détachaient un ou plusieurs avions sur les différents terrains d'Indochine, suivant les besoins opérationnels, assurant de nombreuses missions de transport, régulières ou à la demande, entre les principaux aérodromes (Hanoï, Haiphong, Tourane, Seno, Paksé, Vientiane, Luang-Prabang, Nha Trang, Phnom-Penh...). En outre, l'« Anjou » assurait, chaque semaine, une ligne régulière Saïgon-Paris. Le terrain opérationnel le plus important était Hanoï-Gia Lam, celui de Bac Maï étant, au moins en 1947, aux mains du Viet-Minh.

En ce qui concerne le « Touraine », basé à Orléans depuis 1945, il n'a jamais appartenu organiquement au Corps Expéditionnaire, d'Extrême-Orient. Il a cependant envoyé des renforts en Indochine pour des périodes limitées, notamment, quatre ou cinq C-47 dans le courant de l'année 1947 et plus d'une vingtaine de C-47, en octobre 1952. Pour ma part, parti le dernier de ce détachement, j'ai décollé d'Orléans le 29 octobre 1952 avec le C-47 N° 835 pour n'y revenir, toujours le dernier, que le 15 mars 1953. Il convient de noter que ces C-47 de renfort n'appartenaient qu'en partie au « Touraine », les autres ayant été récupérés un peu partout, même à l'étranger.



1

2

Mis à la disposition de l'« Anjou », le détachement du « Touraine » participa avec lui aux opérations du camp retranché de Na San, notamment, tout comme le G.T. « Béarn » et le G.T. « Franche-Comté ». Il était fréquent, au cours de cet hiver 52-53, de trouver vingt à trente C-47, et quelque fois plus par beau temps, sur le pont aérien de Gia Lam - Na San. Les avions décollaient individuellement, à intervalles minutés, empruntant un itinéraire aller différent de celui du retour pour des raisons de sécurité des vols. Là, il convient de tirer un coup de chapeau à ceux d'Hanoï-Contrôle qui, avec des moyens radio pas toujours « up-to-date » ont réussi, tout au long de cet hiver, où crachin et plafond bas ne manquaient pas dans le delta du Tonkin, à guider en vol et à faire percer, sans incident, toute une noria de C-47 se succédant à quelques minutes d'intervalle.

Un C-47 du « Touraine » fut touché par un obus de mortier viet, dont un éclat tua net le mécanicien, au moment où l'avion s'alignait sur la piste de Na-San pour décoller. Provisoirement réparé l'avion fut ramené ultérieurement à Bac Maï.

En dehors de ce pont aérien, les C-47 du « Touraine » participèrent à beaucoup d'autres missions tant sur le delta (ravitaillement des postes isolés) que dans le haut pays (largages ou posés suivant les possibilités). Ils participèrent à plusieurs parachutages opérationnels dans le sud, notamment dans la région nord-ouest de Phnom Penh et le 21 février 1953, une formation de trente C-47 « Anjou-Touraine » effectua, en vol de groupe, un largage de parachutistes dans la Plaine des Joncs.

Quant au G.T. « Sénégal », ce n'est que vers septembre 1953 qu'il a rejoint l'E.O. J'étais à Orléans lorsque ce groupe s'y est formé sous les ordres du Commandant Denoix de Saint-Marc.

✈

Faisant suite à la précédente lettre, et grâce à deux camarades des C-47, nous pouvons dire — à 25 ans de là ÷ que les C-47 du 1/61 « Touraine » étaient « couleur transport », c'est-à-dire « Duralumin naturel ». D'après eux, seuls les C-47 des groupes d'Indo portaient des couleurs distinctives (bleu, rouge, vert...). Or, le « Touraine » était un groupe spécifiquement métropolitain, à vocation purement transport, qui a envoyé des détachements de renfort en Indo, à des moments donnés. Le « Touraine » n'était pas engagé à son compte en Indo. C'était un peu le groupe « formateur et réservoir » des équipages destinés à la relève des groupes d'Indo tout en assurant les missions habituelles que pouvait demander Paris, tant en Europe qu'en Afrique.

Vous m'avez signalé que sur une photo, en votre possession, d'un C-47 du « Touraine » portant l'indicatif DK, vous n'arriviez pas à déterminer la couleur du nez de l'appareil. Or, je ne crois pas que DK ait été quelquefois l'indicatif du « Touraine », du moins dans les années qui vous intéressent. A mon avis, si la photo a été prise à Orléans, sur le parking du « Touraine », il ne peut s'agir que d'un appareil récemment affecté, portant encore indicatif et couleur (estompée) de son ancienne unité, à moins qu'il ne s'agisse d'un appareil de passage. Il m'est impossible d'être plus précis car, me reportant à mes carnets de vol, je note que les appareils militaires sont indiqués par leurs numéros et non par leurs indicatifs. Je me souviens tout de même que, pendant les six ans où j'ai appartenu au « Touraine », les indicatifs avions était F RAM ou F RAN...

M.R. C.....
34410 Sérignan

Clichés 1 et 2, C-47B N° 051 du G.T. 2/15 « Anjou », à Hanoï-Gia Lam le 7 janvier 1947. Dans la nuit du 5 au 6 janvier 1947, sept « Dak » et une douzaine de Ju 52, rassemblés à Giam Lam, décollant un par un à quelques minutes d'intervalle, effectuèrent un largage de parachutistes à Nam Dinh dans des conditions météo médiocres. La vague des C-47 repartait pour une seconde rotation lorsque, peu après le décollage du troisième avion, ordre fut donné aux trois appareils en vol de faire demi-tour et d'annuler les autres décollages, visibilité et surtout plafond étant insuffisants sur la DZ. Les trois avions rappelés se posèrent donc avec leur chargement de parachutistes. Il était environ 1 h 30 du matin. C'était la première opération « Anjou-Béarn » et surtout la première qui mettait en œuvre une telle armada simultanément. Elle fut accueillie, sur la DZ, par un feu nourri d'armes automatiques légères. La plupart des avions furent touchés mais aucun gravement.
Le troisième avion de la deuxième vague était précisément le mien, le « 501 ». L'équipage s'apprête à rejoindre Saïgon après changement d'une pipe d'échappement au moteur gauche, pipe crevée par l'une des 4 balles reçues par l'avion à Nam Dinh, lors de la première vague de parachutage.

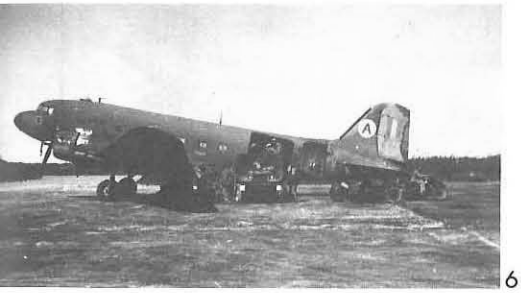
3

4

Clichés 3, 4, 5, 6, le C-47 B N° 051 du G.T. 2/64 « Anjou », Gia Lam en octobre 1947. Du 7 au 15 octobre 1947, neuf « Dak » et dix à douze Ju 52 furent de nouveau rassemblés à Gia Lam pour une grande opération dans

le Haut-Tonkin. Les parachutages d'hommes et de matériels furent effectués soit isolement soit par groupe mettant tout ou partie de la flotte en œuvre. Dans ce dernier cas, les décollages étaient toujours individuels, généralement à 1 minute d'intervalle, parfois à 30 secondes, et cette formation était ainsi maintenue jusqu'au parachutage terminé. L'appareil qui après le 1er ou 2e passage avait terminé son largage pouvait quitter la noria et regagner directement la base, les autres, toujours en noria, faisant un ou plusieurs passages supplémentaires sur la DZ jusqu'au largage terminé.
Le cliché 3 nous montre six « Dak » sur le parking à Hanoï, et l'ombre d'un septième, en gros plan ; sous la rangée de « Dak », à gauche, on distingue les parachutistes qui attendent l'ordre d'embarquer.
Le cliché 4 représente un embarquement de parachutistes qui seront largués sur les différentes DZ.
Les clichés 5 et 6 montrent le chargement de motocyclettes qui seront largués à Bac Kan le 8 octobre 1947.

5



6

Nota : Ces opérations furent marquées, dès le début, par la perte d'un Ju 52 (celui du commandant du G.T. « Béarn ») qui fut abattu à la fin de son dernier passage sur la DZ de Bac-Kan **(1)** La vague de « Dak », arrivant après celle des Ju 52, nous avons tous pu voir l'avion en flamme en bout de DZ. L'équipage entier a péri. Mais, sauf erreur de ma part, je crois que tous les paras avait pu sauter normalement avant que l'avion ne fût touché.

(1) A 32 ans de là, je ne voudrais pas affirmer à 100% qu'il s'agit de Bac Kan, mais, sans risque d'erreur, il s'agirait alors de Cao-Bang. Je pense fermement cependant que c'est bien à Bac Kan et le 7 octobre 1947.

AIR FAN : Cher M. C..... (comme vous le désirez, nous respectons votre anonymat) il est vraiment dommage que nous ne recevions pas plus de lettres comme les vôtres qui sont autant d'eau apporté au moulin de l'Histoire. Merci de ne pas avoir oublié les contrôleurs aériens, cela prouve au moins que vous conservez de la reconnaissance à des gens qui font une profession qui reste, même aujourd'hui, très astreignante. Combien ignorent-ils encore qui sont ces anonymes contrôleurs qui guident les avions sur les voies invisibles du ciel, tous les jours, à toute heure et à chaque instant.

En ce qui concerne le « Touraine », nous nous devons d'apporter ici une précision concernant les dessins parus en page 39 de notre N° 8 d'AIR FAN. En effet, la lettre indicative « G » de notre Dakota qui apparaît dans le rond jaune de dérive devrait être noire et non blanche comme « gouachée » par erreur par notre imprimeur. Par ailleurs, pour cet avion s/n 43-48555, il est maintenant acquis comme presque certain que la couleur du nez était jaune, cela sans vouloir apparaître comme une règle pour les avions du G.T. 1/61. Enfin, en ce qui concerne la vue frontale de l'avion du G.T. 2/64 présenté, l'indicatif « GI » porté sur le nez était bien décentré, seul le « I » étant dans l'axe. Enfin, enfin, pour ce qui est du blason du « Sénégal », plusieurs examens de photographies nous ont amené à la constatation suivante : le « Nègre » était plus ou moins joufflu suivant les insignes, alors prudence...

Jean-Michel GUHL

Je voudrais (sans prétention de ma part, car je ne suis pas plus infaillible que vous) corriger quelques erreurs ou omissions, relevées dans les premiers numéros de votre (très belle) revue : dans « Air-Fan » N° 4, à propos de l'Ecole de Chasse Embarquée : Les Aquilon 20 n'ont pas été construits en Grande-Bretagne, mais à Marignane par la SNCASE, à ma connaissance. Il s'agit du début de série (N° 1 à 25) qui est caractérisé par la verrière « clamshell » (remplacée par une verrière coulissante sur les suivants) et l'absence de sièges éjectables SNCASO. Dans « Air-Fan » N° 2, à propos des hélicoptères du COTAM : le DPH d'Istres a vraisemblablement utilisé des Sikorsky H-19/S-55 avant (ou en même temps ?) les H-34. Sur une photo non datée parue dans un récent numéro de la revue de l'Armée de l'Air « Air Actualités » (prise semble-t-il devant le hangar du GERMaS 15/090), on peut voit un H-19 (55-1012/HT) avec l'insigne du « Maurienne ».

Dans le tableau de la page 14, dans la colonne « autres appareils », sont mentionnés des MH-1521M pour le CIEH-341 ; s'il s'agit du N° 257/HS (cité en 9/73 par « les dossiers de l'AFHA » N° 3 !) ou du N° 224/HR (que j'ai pu voir à Aix-Les Milles en 9/75), ces appareils, même s'ils portent l'insigne du « Maurienne » sont en fait affectés directement à la BA-725 Chambéry puisqu'ils portent des indicatifs de la série F-RHHO réservée aux B.A. de la 4e R.A....

Par contre, l'EH 4/67 d'Apt utilise, lui, un MH-1521M N° 137/65-00, qui porte bien l'insigne (Libellule) et l'indicatif F-RAOO du « Durance » (vu à Apt en octobre 78).

Encore mes félicitations pour le très bon niveau de vos articles et photos.

M. M. Suavet
13001 Marseille

AIR FAN : Les Aquilons Mk.20 ont-ils été fabriqués en Grande-Bretagne ou ont-ils plutôt été assemblés en France par la SNCASE comme semblent l'indiquer les marques du constructeur peintes sur les dérives de ces avions ? La question reste sans doute posée car certaines sources font mention de livraisons en provenance de Grande-Bretagne.

Lorsque la 22e Escadre d'Hélicoptères est rentrée d'Algérie au mois de novembre 1962, elle était composée des escadrons 2/22 et 3/22 sur H-34 et d'une escadrille légère sur huit Alouette II. Les autres Alouette ayant été laissées sur place pour permettre la formation de l'E.H. 1/24, à La Réghaïa, en septembre, le D.P.H. 5/68 est aussitôt mis en place à Istres avec quatre H-34. Votre lettre, cher Monsieur Suavet, ainsi que la référence faite à une photo a donc éveillé nos soupçons. Après quelques recherches dans nos archives, nous sommes à même de confirmer votre hypothèse puisque le 26 décembre 1962 ces hélicoptères ont été remplacés par six H-19 dont le potentiel restant justifiait la mise en place à Istres. Combien de temps sont-ils restés en dotation avant que ne réapparaissent à nouveau les H-34, nous l'ignorons. Alors espérons qu'un ancien du D.P.H. 5/68 voudra bien nous renseigner.

Très intéressante votre photo du Broussard de l'E.H. 4/67 d'Apt que nous nous empressons de publier accompagnée d'une photo du « 224 » de la B.A. 725 de Chambéry.

Alain CROSNIER

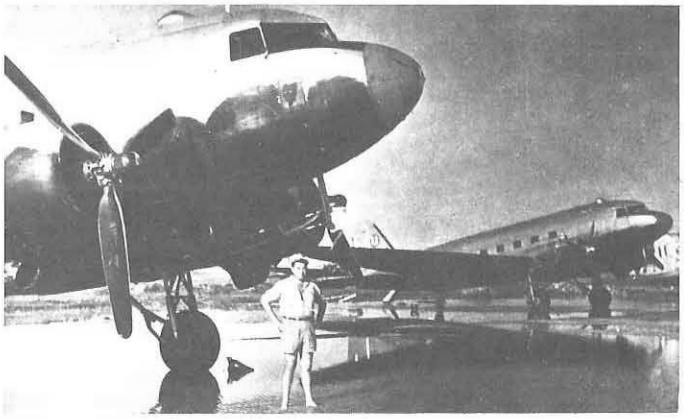
RDM

Le courrier des lecteurs

Avec un peut de retard je réponds à votre demande de documentation (page 6 du n° 7), sur le groupe de transport 2/63 « Sénégal ». Les groupes de transport 2/52 « Franche-Comté », 2/63 « Sénégal », 1/64 « Béarn », sont issus des groupes de bombardement II/52 « Franche-Comté », II/63 « Sénégal », I/34 « béarn » (équipés à l'époque de Martin B.26 « Maraudeurs »), renaissant des cendres des hostilités de la Seconde Guerre Mondiale. Voici ci-joint quelques photos intéressantes du C.47 en utilisation dans le groupe « Sénégal ». Ces photos montrent un appareil du 2/63 immatriculé ... « R » 348 704. L'avion traité dans la partie maquettiste n'a donc rien à voir avec le 2/64 « Anjou » (au passage l'Anjou est le GT 2/64 et non le 2/62 comme écrit page 49 du n° 7 et page 49, ligne 5 du n° 8).
Les photos du R 704 que je joins, ont été prises en juin 1954 sur le terrain de Gia.Lam. En référence, (extrait d'un carnet des services aériens d'un ancien adjudant, mécanicien navigant au groupe « Sénégal ») j'ai relevé deux vols effectués sur le R 704 : — 12 mai 1954, pilote S/Lt Chevillard, 2 heures 25, 1 atterrissage. Mission GCMA **(1)**, région de Lao Kai. — 31 janvier 1955, pilote Sgt Hiblé, 2 heures 25, 2 atterrissages. Mission entraînement vietnamiens. Il n'est pas toujours facile de disposer de pièces d'époque pour traiter un sujet et j'ai donc profité d'avoir en ma possession quelques uns de ces documents. Tout ceci n'est pas une critique mais disons plutôt un erratum. Je m'intéresse beaucoup à l'aviation et vous me voyez réjouit de pouvoir fournir quelques renseignements à une revue qui a enfin traité le sujet des groupes de transport français en Indochine.

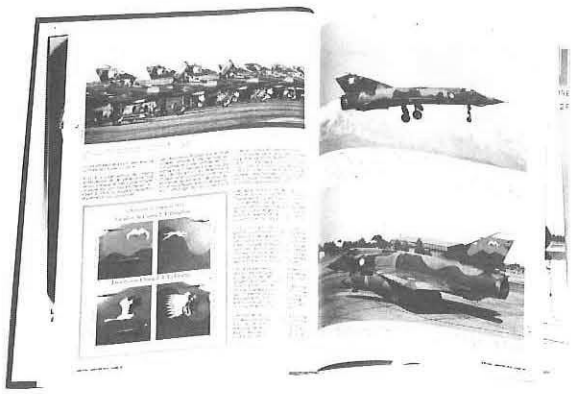
M. J.-N. Savignac
89300 Joigny

(1) Ces missions avaient pour objectif, le ravitaillements du maquis des Groupements de Commandos Mixtes Aéroportés. Les GCMA, devenus actifs en 1951, furent peu à peu remplacés par les GMI (Groupements Mixtes d'Intervention).
Extrait d'un rapport officiel 1956-1957 :
— 1 500 heures de Dakotas,
— 300 heures d'avions de reconnaissance,
— de nombreuses missions de B-26,
— des parachutages portant sur 300 tonnes de vivres et munitions ».



AIR FAN : Dommage M. Savignac que votre lettre ne nous soit pas parvenue plus tôt. Oui, car effectivement vous avez raison en ce qui concerne le R 704, ce « Dak », tel qu'il apparaît sur les photos que nous avons publiées, appartient bien au « Sénégal ». Sachez-le tout de suite, Jean Bodson, l'auteur de l'article sur la maquette du Dakota, est encore plus contrarié que nous. Il est d'ores et déjà placé devant un dilemme. Lui, un ancien de l'« Anjou », avoir commis une telle erreur ! Il ne lui reste plus qu'à repeindre le bleu de sa maquette en vert et transformer le blason du G.T. 2/64 en celui du G.T. 2/63... Lui qui avait peint avec tant de difficulté des fleurs de lys de 1 mm de hauteur sur ses blasons de l'« Anjou ». Décidément non ! Et nous croyons savoir qu'il aurait déjà choisi de désimatriculer son « Dak » pour le laisser au couleur du G.T. 2/64 mais avec un autre numéro de série.
En ce qui concerne l'erreur de numérotation de l'« Anjou » dans les légendes des pages que vous indiquez cela ne tient aussi qu'à une seule chose : La déformation professionnelle. Après de nombreuses années passées à l'E.T. 2/62 « Anjou » de Reims, héritier des traditions du G.T. 2/64, on l'en excuse, surtout si l'on ajoute qu'aujourd'hui l'« Anjou » est devenu l'E.T. 2/64 à Evreux. Après cela allez donc savoir ce que veulent de plus les historiens...

Jean-Michel Guhl



CONSERVEZ VOTRE COLLECTION D'AIR FAN !

SOUS ECRIN OU RELIURE
(pouvant contenir 12 numéros)
France = 25 F franco de port
Etranger = 28 F franco de port

Reliures en toile de couleur bleu nuit avec impression en lettres dorées.

Veuillez m'expédier :
..... écrin (s) ou ..... reliure (s)
Ci-joint mon règlement par :
- C.C.P.
- Chèque bancaire } à l'ordre d'EDIMAT
- I.M.O.

AIR FAN 48 boulevard des Batignolles
75017 PARIS, France

La fin des HSS-1, le 22 juin 1979...

R. BAIL

ACTU-AERO

Aéronavale un dernier adieu aux hélicoptères Sikorsky HSS-1

Sur la BAN de Saint Mandrier qui est la base principale des hélicoptères de l'Aéronavale, s'est déroulé, le vendredi 22 juin dernier, une émouvante cérémonie à l'occasion du retrait opérationnel définitif des derniers Sikorsky HSS-1.

Sous la présidence du Contre-Amiral Degermann, Commandant l'Aviation Embarquée et le Groupe des Porte-Avions, et en présence du Vice-Amiral d'Escadre Accary, Commandant en Chef en Méditerranée et Préfet Maritime de la IIIe Région, le personnel de la base et des formations, ainsi que les anciens du GHAN N° 1 **(1)** venus de tous les coins de France, s'étaient rassemblés sur les parkings pour saluer une dernière fois leurs vieux HSS.

Terminant un vol durant lequel ils étaient allés survoler les bases de la IIIe Région Maritime, douze HSS, suivis de huit « Lynx » et de deux « Super Frelon » en serre-file survolaient la base. Seuls, après une présentation en file, les HSS se posaient devant la foule, manœuvrant comme pour la parade. Le Contre-Amiral Degermann prenait alors la parole, rappelant à tous les participants, ce que fut l'aventure des HSS-1 sous nos couleurs. Elle débuta il y a quelque vingt-deux ans, le 29 janvier 1957, lorsque le Lieutenant de Vaisseau Ghesquières effectua le premier vol français sur ce type d'appareil, à Bridgeport (Connecticut). Quelques semaines plus tard, l'Escadrille 20 S recevait cinq HSS transportés par le P.A. DIXMUDE. En janvier 1958, pour sa création la Flottille 32 F était armée de huit appareils qui allaient entamer l'époque algérienne. La suite est connue **(2).** Après la guerre d'Algérie, ce fut une autre page, la 31 F et la 32 F se reconvertissant à la lutte A.S.M, tandis que la 33 F restait transport d'assaut. Cette dernière participa d'ailleurs fin 1970, aux opérations du Tchad. Le 16 novembre 1978, la 31 F passait sur Lynx et récemment, le 11 juin 1979, naissait la 35 F qui recevait également ce type d'appareil.

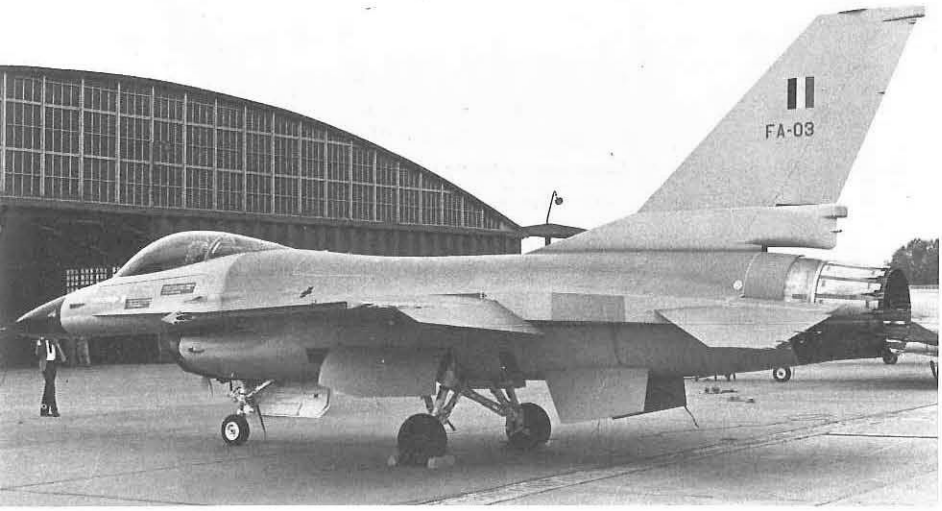
Avec ce dernier vol de groupe et le vol solitaire d'un HSS qui survola plus tard les parkings en portant un grand pavillon tricolore, ces hélicoptères tiraient leur révérence avec 185.800 heures de vol accomplies dans l'Aéronavale.

Pour conclure le Contre-Amiral Dégermann déclarait alors : — « Ils ont bien mérité notre reconnaissance et cet adieu sans prétention que nous sommes tous ici, venus leur apporter. »

(1(Groupement d'Hélicoptères d'Aéronautique Navale
(2) Voir AIR-FAN N° 1 et N° 7

... les débuts au GHAN N° 1, il y a 20 ans.

MARINE NATIONALE



Le F-16 présenté à Beauvechain

Le 29 mai dernier, au 1er Wing de Chasse Tout-Temps à Beauvechain, le F-16A, appelé à remplacer le F-104G Starfighter dans les escadrilles de chasse de la Force Aérienne belge, a été présenté officiellement aux autorités civiles et militaires.

Des exposés détaillés furent prononcés par les Lt Gen. Avi. De Smet, Chef d'Etat-Major, et Wils, Commandant de la Force Aérienne Tactique, ainsi que par le Col. Avi. Ingénieur De Clerck, commandant du 1WChTT et par le Lt Col. Avi. Ingénieur Bauweraerts, de la sous-section Planning F-16 à l'Etat-Major F.Aé.

Ces exposés furent suivis d'une visite à l'infrastructure, qui vient d'être adaptée à la technologie avancée du matériel, faisant un large appel à l'électronique. Citons le banc d'essai moteur, dont la nuisance acoustique rapprochée n'est plus que de 70 db, contre 140 db dans les constructions classiques, l'AIS (avionics intermediate shop), laboratoire d'électronique entièrement logé dans une hangarette bétonnée type OTAN (exclusivité belge à ce jour) et les « trimpads », aires de mise au point moteur permettant le réglage d'un moteur de F-16 sans dépose, l'avion entier avec son mécanicien venant se loger dans le bloc ad hoc durant le test.

La conversion des unités au sein de la F.Aé. est prévue selon le calendrier ci-après : de février à juin 79, perfectionnement en vol de quatre moniteurs à Beauvechain, retour de stage à Edwards AFB (Californie). Le 2 juillet, premier cours prototype (CCO) pour trois pilotes d'Etat-Major et trois pilotes du 1er Wing. En septembre, début de la conversion à la 349e escadrille jusqu'à mai-juin 80, suivie d'une période de tir à Solenzara en septembre-octobre 80. L'escadrille sera 100% opérationnelle sur F-16 à partir de novembre 1980.

La 350e escadrille commencera sa conversion en juillet 80, pour la terminer en juillet 81. L'OCU (operational conversion unit) et le MTU (maintenance training unit) quitteront alors Beauvechain pour le 10e Wing de Chasseurs-Bombardiers à Kleine Brogel, qui entamera un processus silimaire devant conduire au déclassement définitif des F-104G belges après quelque vingt ans de bons et loyaux services. Au 10e Wing, c'est la 23e escadrille qui commencera la première sa conversion, suivie par la 31e escadrille.

A la date du 29 mai, quatre appareils avaient été livrés au 1er Wing : un biplace F-16B (codé FB-01) et trois monoplaces F-16A (FA-01 à 03). Bien qu'on notait à cette date un léger retard dans les livraisons (un mois), le programme de vol suivait son cours normal, et au-delà, puisque quelque 120 heures avaient déjà été prestées contre 100 prévues au calendrier. L'expérience accumulée à ce jour montre une disponibilité très satisfaisante du matériel — à noter que les F-16 belges ont débuté leurs vols moins de 3 semaines après leur homologues de l'USAF — en particulier en ce qui concerne le réacteur Pratt & Whitney F100, assemblé en source unique européenne chez F.N. à Herstal (seulement deux joints à remplacer après 100 heures de vol !). Les perspectives d'« autosuffisance » des unités opérationnelles en matière de maintenance F-16 sont des plus prometteuses, puisqu'aussi bien l'on envisage que toutes les révisions de cet appareil, y compris l'I.R.A.N. (révision majeure) pourraient être dorénavant assurées en base, évitant tout retour en usine.

L'après-midi, le monoplace FA-01 fut magistralement présenté en vol par le Mjr. Av. De Heyn, chef moniteur. Immédiatement auparavant, et en avant-première du meeting de la F.Aé. 1979, les invités avaient pu admirer les évolutions d'un autre nouveau-venu à la F.Aé. belge, l'Alpha Jet (AT 06) venant de Brustem, ainsi que la patrouille acrobatique des « Swallows », sur SIAI-Marchetti S.F.260, et une formation de 9 F-104 du 1er Wing.

Paul Bastin.

CONCOURS PHOTO AIR FAN "ETE 79"

1er Prix d'août

DOCUMENT

Robert J. Mills, Jr., un de nos lecteurs américains du Nouveau-Mexique (Etats-Unis) a gagné un abonnement d'un an à AIR FAN avec cette photo d'un « survivant » du début des années cinquante, un chasseur tous-temps Douglas F-10B (F3D-2) « Skyknight » (ex-U.S. M.C.), vu à Holloman AFB (N.M.) en mars dernier. L'appareil est aujourd'hui utilisé par l'U.S. Army pour des essais d'avionique.

2e Prix d'août

HUMOUR

Werner Gysin-Aegerter, un de nos lecteurs suisses de Bâle a gagné un abonnement de six mois à AIR FAN avec cette vue assez particulière de la version « écologique » du « Hawk » de Hawker-Siddeley gravée sur la pellicule lors du dernier Salon du Bourget. Sans rivaliser avec l'avion à pédales qui a traversé la Manche, cette version trottinette du Hawk permet au pilote d'économiser quelques litres de pétrole en amenant et ramenant l'avion au parking par la seule force des mollets...

TIGER !

par Jean-Michel Guhl

L'amitié, les retrouvailles, le plaisir de se retrouver entre gens de la même grande famille : c'est surtout cela le « Tiger Meet » ; un grand jamboree comme l'on n'en voit plus guère aujourd'hui. Sur notre photo, le Major Costa Joaquim (commandant en second de l'Esquadra 301 « Jaguares » de l'armée de l'air portugaise) est accueilli comme il se doit à son arrivée à Cambrai. De gauche à droite, le Major Christmann et l'Oberleutnant Wendler (431. Staffel) donnant l'accolade au Major Costa Joaquim, l'Aspirant Archambeaud, dit « Archie » (E.C. 1/12) et le Commandant Cocault, patron des « Tigres »

Friendship, as always, is the master-word at a Tiger Meet. On our picture, two pilots from the Luftwaffe's 431 Squadron are seen greeting a pilot of the Portuguese AF 301 Squadron. Watching the scene, on the right, is Commandant Cocault, CO of EC 1/12 (the hosting unit), who just brought big mugs of cool beer to quench a real after-flight thirst.

Du 18 au 25 juin 1979, l'Escadron de Chasse 1/12 « Cambrésis » de l'Armée de l'Air recevait, sur sa base de Cambrai, les « Tigres » de l'O.T.A.N. pour :

Le 19e «Tiger Meet»

Pour la troisième fois de son histoire, la Base Aérienne N° 103 « René Mouchotte » de Cambrai-Epinoy a eu l'insigne honneur, après 1964 (4e « Tiger Meet ») et 1972 (12e « Tiger Meet »), de recevoir les participants du 19e « Tiger Meet », invités par les « Tigres » de l'Escadron de Chasse 1/12 « Cambrésis ».

Majeur depuis maintenant plus d'un an, le « Tiger Meet » est aujourd'hui devenu une institution qui a largement dépassé le seul cadre des rencontres militaires amicales des pays membres de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord réunis autour d'un symbole commun : le tigre connu pour être un félin redoutable doué de qualités de chasseur peu communes.

Une idée bien de chez nous

Ce mouvement, le N.A.T.O. Tiger Meet, est né — on ne le sait pas assez — en 1960, pour répondre au souhait du Ministre français de la Défense Nationale d'alors **(1)** de voir s'améliorer les relations franco-américaines, et au désir plus général d'établir un climat de coopération étroite au sein de l'O.T.A.N.

A cette occasion, le 79e Tactical Fighter Squadron de l'U.S. Air Force en Europe imagina de regrouper en une association les unités de combat de l'O.T.A.N. qui, bien que dotées de matériels différents, portaient le même emblème que le sien, c'est-à-dire : un tigre. Stationnés en Grande-Bretagne, sur la base de RAF Woodbridge, et déjà très liés avec leur voisin géographique de la Royal Air Force, le No.74 « Tiger » Squadron de RAF Coltishall, les « Tigres » du 79e T.F.S. invitèrent, le 19 juillet 1961, cet escadron britannique ainsi que l'Escadron de Chasse 1/12 « Cambrésis » de l'Armée de l'Air pour participer, sur leur base de RAF Woodbridge, à la première « Rencontre des Tigres » de l'O.T.A.N.

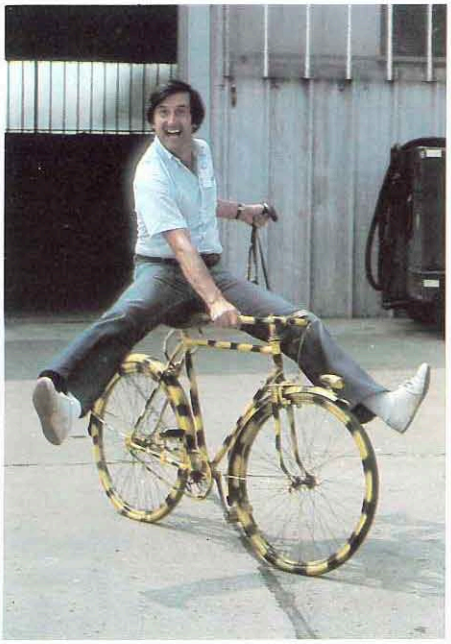
(1) Monsieur Pierre Messmer.

Au terme d'une belle présentation en vol, lors du meeting « Tigre » du 23 juin, les Major Costa Joaquim et Candido Reis des « Jaguares » posent en formation leurs FIAT G.91R/3.

Formation landing by two of Esquadra 301's FIAT G.91R/3s after performing aerobatics for the greatest pleasure of a numerous crowd during the Tiger Meet Open Day (06/23/79).

Les derniers-nés des « Tigres », le Capitaine de Corvette Feuilloy et le Lieutenant de Vaisseau Gérard de la Flottille 11F de l'Aéronavale, sont accueillis, à leur descente d'avion, par le Commandant Trassy, commandant-en-second l'E.C. 1/12.

The latest members of the Tiger Club, Capitaine de Corvette Feuilloy (OC2 11F) and Lieutenant de Vaisseau Gérard represented the French Navy Flottille 11F, the first of Aeronavale's unit to re-equip with Dassault Super Etendards.



A. JEANPIERRE

Notre pitre de service : Alain Crosnier lors d'une brève présentation de voltige cycliste sur vélo tigré, œuvre notoire de la « mécanique » du 1/12. A noter que la chaîne et l'anti-vol sont également tigrés !

Our contributing editor Alain Crosnier gives a short stunt-show on a « tiger-bike » borrowed from EC 1/12 ground crews.

Un succès foudroyant !

Cette première réunion à trois eut un tel retentissement en Europe que, l'année suivante (du 22 au 24 août 1962), huit escadrons de chasse de six nations différentes de l'O.T.A.N. se retrouvèrent à Woodbridge, à l'invitation des Américains du 79e T.F.S. A savoir, les « Tigres » des trois unités fondatrices déjà citées **(2)** auxquels s'ajoutaient ceux de la 31ste Smaldeel de la Force Aérienne Belge de Kleine Brogel sur Republic F-84F « Thunderstreak », ceux du 53rd T.F.S. de l'U.S. Air Force de Bitburg AB (R.F.A.) sur Republic F-105B « Thunderchief », ceux du 439th (F) Squadron de la Royal Canadian Air Force de Marville (France) sur Canadair Sabre Mk.6, ceux du JagdGeschwader 72 de la Bundesluftwaffe (721. Staffel) d'Oldenburg sur Canadair Sabre Mk.6 également et, enfin, les « Tigres » du 366th Tactical Fighter Wing de l'U.S.A.F. de Chaumont AB (France) sur Republic F-84F **(3)**.

(2) Le 79th T.F.S. de l'U.S.A.F., le No.74 Sqn de la R.A.F. et l'E.C. 1/12 de l'Armée de l'Air étaient alors respectivement dotés de chasseurs-bombardiers North American F-100D, d'intercepteurs English Electric Lightning F.Mk.1 et de chasseurs G.A.M.D. Super Mystère B.2.
(3) En 1963, le 366th T.F.W. en quittant Chaumont pour rejoindre Mountain Home AFB (Idaho), sa nouvelle base d'affectation, quittera également l'association

Ci contre, au terme d'une présentation en vol bien menée, le Capitaine Bouchard du 439e (F) Squadron « Sabretooth Tigers » des Forces Armées Canadiennes se présente en finale sur la piste de Cambrai-Epinoy. A noter, sur ce CF-104, les « signatures » des mécaniciens des escadrons frères : Puma du N° 230 Sq. de la R.A.F., pattes jaunes du 53e TFS de l'U.S.A.F.E., hippocampe de la Flottille 11F, autocollant IPMS-France, tigre du 439e Squadron et aigle à deux têtes du « Cambrésis »... et il ne s'agit-là que du côté gauche !

Right : the Canadian tiger-striped CF-104 seen on final on Cambrai AB runway 28. Note all the zapp-markings appearing on the fuselage side.

J-M. GUHL

J-M. GUHL

En haut, le « Tigre » de la SPA 162 porté au droit des dérives des avions du 1/12. Ci-dessus, les « Ailes du Tigre » : deux Super Etendard de la 11F.

Top : the « Tiger » of SPA 162 sported on the starboard side of the fins of EC 1/12 Mirages. Above : one of two Super Etendards from Flottille 11F.

J-M. GUHL

J.-M. GUHL

Ci-dessus, « à l'impossible nul n'est tenu » mais l'effort fait par le GERMaS 15/103 de Cambrai pour tigrer, ne serait-ce qu'un peu, l'un des Mirage F.1 de l'E.C. 1/12 pour le « Tiger Meet 1979 » aura quand même été apprécié !

Above : thanks to the ground crews from the aircraft maintenance shop of the 12e Escadre de Chasse, EC 1/12 was able to put out a special tiger-tailed Mirage F.1 for this year's Tiger Meet ; « Wasp » emblem is that of SPA 89.

MEMBERS OF THE CLUB IN 1979

79th TFS, USAFE
F-111E

E.C.1/12, Armée de l'Air
Mirage F.1C

31ste Sm., FAéB
F-104G

53rd TFS, USAFE
F-15A

439th Sqn., CAF
CF-104

LeKG 43, Luftwaffe
FIAT G 91R

AKG 52, Luftwaffe
RF-AE

21° Gruppo, AMI
F-104S

230 Sqn., RAF
Puma HC.1

336 Sqn., KNF (Norvège)
F-5A

335 Sqn., Ell. Aero. (Grèce)
F-104G

816 Sqn., RAN (Australie)
S-2G

393rd BS, USAF
FB-111A

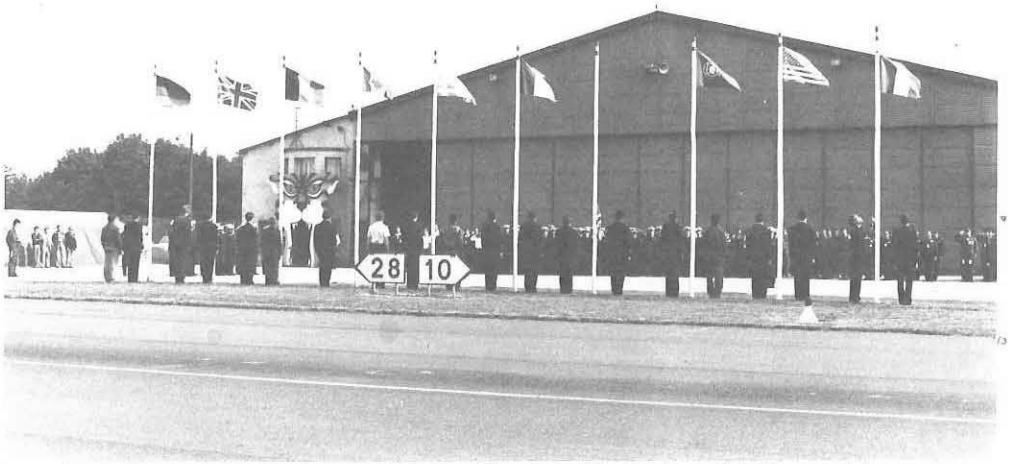
Esquadra 301, FAP
FIAT G 91R

VP-8, USN
P-3B

23rd TFW, USAF
A-7D

814 Sqn., Royal Navy
Sea King HAS.1

Flottille 11F, Aéronavale
Super Etendard



Les couleurs des pays participants au 19e "Tiger Meet" sont levées devant les hangars de l'Escadron de Chasse 1/12 sur la B.A. 103. Le drapeau des Norvégiens, absents, n'a pas encore été monté.

The national flags of the participating countries are raised in front of the hangars of Escadron de Chasse 1/12 at Cambrai-Epinoy. The Norwegian flag hasn't been raised yet (the Norsks however didn't come).

A partir de cette année-là, le « Tiger Meet » fut véritablement lancé sur les rails et chacun des membres, à tour de rôle, organisa les rencontres suivantes.
Celles-ci eurent lieu successivement :
— à Kleine Brogel (Belgique) en 1963 ;
— à Cambrai (France) en 1964 ;
— à Bitburg (R.F.A.) en 1966 ;
— à Leck (R.F.A.) en 1967 **(5)** ;
— à Lahr (R.F.A.) en 1968 **(6)** ;
— à Woodbridge (Angleterre) en 1969;
— à Kleine Brogel (Belgique) en 1970 ;
— à Upper Heyford (G.B.) en 1971 **(7)** ;
— à Cambrai (France) en 1972 ;
— à Cameri (Italie) en 1973 **(8)** ;
— à Bitburg (R.F.A.) en 1974
— à Leck (R.F.A.) en 1975 ;
— à Baden-Söllingen en 1976 **(9)** ;
— à Greenham Common (G.B.) en 1977 **(10)** ;
— et à Kleine Brogel (Belgique) en 1978 (cf. AIR FAN N° 2).

Drôles de tigres...

Au fil de ces réunions, de nouveaux « Tigres » vinrent s'ajouter au noyau de vétérans initial. Et aujourd'hui le « Tigers's Club » ne compte pas moins de 18 membres, le dernier en date ayant été accepté cette année en la

Avec pour décors le clocher d'Epinoy, l'un des deux Sea King HAS.1 amenés par les « Tigres » du No.814 Naval Air Squadron s'élève dans le ciel du Pas-de-Calais.

One of the newest members of the Tiger Club, a Sea King HAS.1 ASW helicopter of No.814 Squadron seen at Cambrai.

J.-M. GUHL

personne des « Hippocampes » de la Flottille 11F de l'Aéronautique Navale devenus « Tigres » par association avec leur porte-avions d'attache, le CLEMENCEAU, dont l'insigne de toujours est un tigre rugissant **(11)**.

Mais depuis le 18e « Tiger Meet » de Kleine Brogel, la Flottille 11F n'a pas été la seule unité à rejoindre le « Club des Tigres ». En effet, deux autres formations ont également été admises à rejoindre ceux qui étaient déjà quinze en 1979. Il s'agit, d'abord, du 23rd Tactical Fighter Wing de l'U.S. Air Force, escadre du Tactical Air Command basée à England AFB en Louisianne, qui vole sur Vought A-7D « Corsair II » et, enfin, du No.814 Squadron de la Royal Navy, flottille de la Fleet Air Arm dotée d'hélicoptères ASM Westland Sea King HAS Mk.1 et normalement embarquée sur le porte-hélicoptères HMS HERMES.

(4) Entre-temps, le No.74 Sqn avait quitté Coltishall.
(5) Base de l'Aufklärungsgeschwader 52 de la Bundesluftwaffe, unité équipée alors de RF-104G.
(6) En quittant Marville, la 439e Escadrille de la R.C.A.F. avait rejoint l'ancienne base française de Lahr en Allemagne laissée vacante après le départ des F-100 de la 3e Escadre de Chasse.
(7) La base d'Oldenburg n'étant pas en état de recevoir les « Tigres », les Allemands du 431. Staffel du LeKG 43 organisèrent le 11e « Tiger Meet » dans les nouvelles installations du 79e T.F.S. à Upper Heyford.
(8) Le 21° Gruppo du 53° Stormo de l'Aeronautica Militare Italiane, qui avait, entre-temps, rejoint le « Club des Tigres », en fut l'organisateur.
(9) Le 439th Squadron de la C.A.F. était passé de Lahr à Söllingen au sein du 1st Canadian Air Group.
(10) Pour des raisons obscures, le 17e « Tiger Meet » qui, initialement, devait se dérouler à Upper Heyford, fini par échouer à Greenham Common où se tenait l'International Air Tattoo'77.
(11) Le président du conseil Georges Clémenceau, pour son attitude à la tête du gouvernement français durant la 1re Guerre Mondiale, avait été surnommé « Le Tigre ». D'où l'emblème actuel du porte-avions.

O. SAUVAYRE

Les Belges de la 31e Escadrille de Kleine Brogel accueillis à leur descente d'avion par le Commandant Cocault. Comme à leur habitude, les F-104G de la F.Aé.B. firent un passage « bonjour » en TBA qui fit beaucoup de bruit et qui fit rentrer beaucoup de têtes dans les épaules...

The Belgian pilots from the 31ste Smaldeel are greeted by Commandant Cocault upon their arrival in Cambrai. As usual pretending not to have a good radio contact with the tower, their F-104Gs made a hair-raising low level flypast over the parkings.

NATO OFFICAL

Les "autres" FIAT G.91, ceux du 431. Staffel des "faux-tigres" d'Oldenburg.

« Believe it or not, we are tigers », proclaim the motto of the "Foxes" from Oldenburg's LeKG 43.

NATO OFFICAL

Fidèles à leur habitude, les équipages du No.230 Squadron d'Odiham (R.A.F.) amenèrent à Cambrai, un tigre de belle prestance entièrement réalisé avec du badigeon.

The sole tigerized helicopter displayed by any unit, a Puma HC.1 of No.230 Squadron (RAF) from Odiham. This machine was painted using washable distemper.

O. SAUVAYRE

J.-M. GUHL

Ci-dessus, avec le Lt/Col. Aitinidhis aux commandes, l'un des F-104G de l'Elliniki Aeroporia, (FG-708) 335e Sqn d'Araxos, sur le parking de Cambrai. **Ci-contre,** un RF-4E de l'AKG 52 venu de Leck (RFA).

TIGER !

Top : *a Greek Air Force F-104G belonging to 335 Squadron from Araxos seen upon arrival at Cambrai for this year's Tiger Meet.* ***Left :*** *one of two RF-4Es from the Luftwaffe's AKG 52 which attented the 19th T.M.*

J-M GUHL

Piloté par le Major Costa Joaquim, l'un des quatre FIAT G.91R de l'Esquadra 301 « Jaguares » de la Força Aérea Portuguesa venus de Montijo. Noter la pattoune de tigre égarée sur le nez de l'avion !

With Major Costa Joaquim at the controls, one of the Portuguese AF G.91s from Esquadra 301 « Jaguares » based at B.A.6 Montijo, near Lisbon, is seen taxying on one of Cambrai AB taxiways.

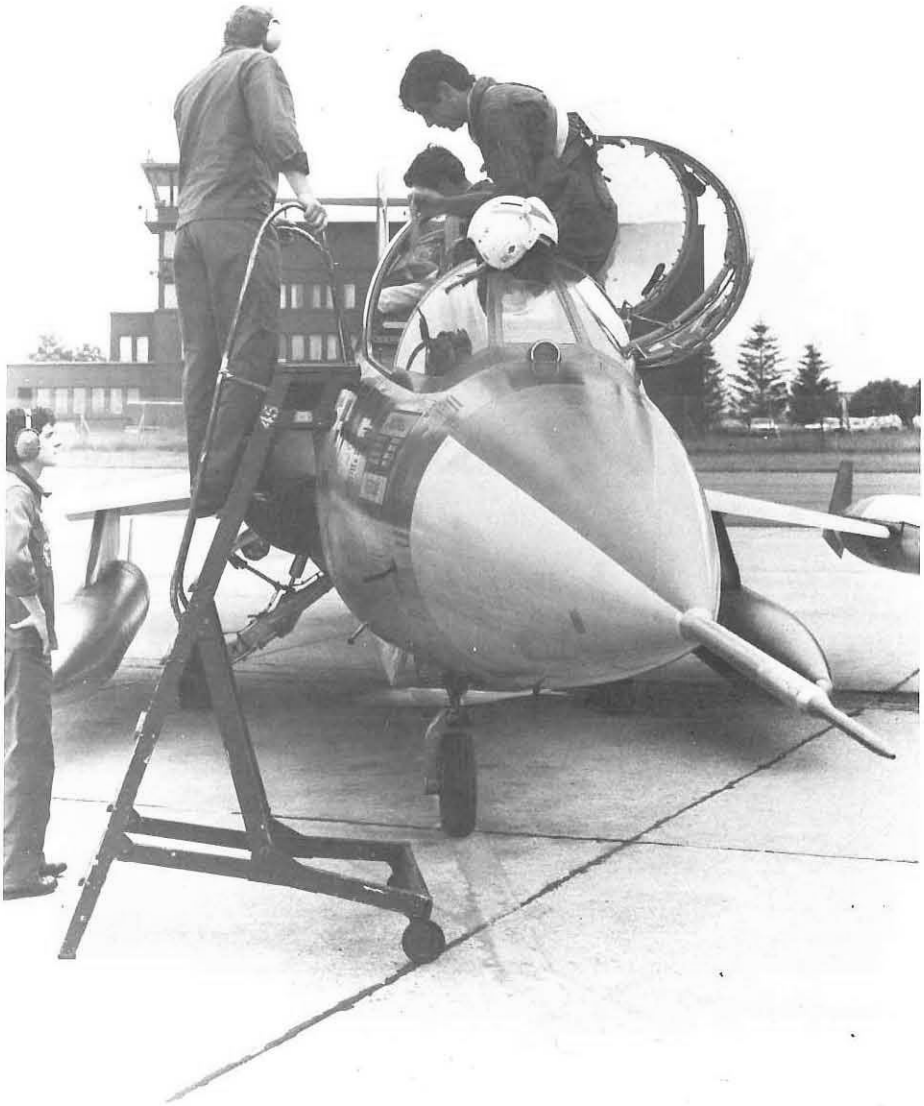
L'emblème porté sur les Sea King du N° 814 Naval Air Squadron de la Royal Navy.

The badge worn by the Sea Kings No 814 Naval Air Squadron (Royal Navy).

Le plein ne fut pas fait

Cette année, malgré le nombre important d'invitations lancées tous azimuts, sur les dix-huits "Tigres" invités (E.C. 1/12 compris), il n'en vint que quatorze, certains, comme les Australiens ou les Américains de Louisianne (23 T.F.S.), n'ayant pu se rendre à l'invitation des "Tigres" du "Cambrésis" pour d'évidentes raisons rédhibitoires d'éloignement géographique ; d'autres, comme les Norvégiens, s'étant décommandés à la dernière minute.

Sur ce total de quatorze escadrons "Tigre", il faut encore préciser que beaucoup, comme les Américains notamment, vinrent à Cambrai, mais sans leurs avions... Inutile de dire que ce fut un manque réel, des avions comme le F-15 et le F-111 n'étant pas des silhouettes des plus communes



O. SAUVAYRE

Au terme d'un long vol qui les a amené de leurs bases d'Araxos dans le Péloponèse, les Capitaines Gournis et Parisie du 335e Squadron de l'Elliniki Aeroporia débarquent de leur TF-104G.

At the end of a long flight which brought them direct from their Araxos air base in Peloponesus, two pilots from the Hellenic Air Force 335th Squadron are seen climbing out from their TF-104G.

J.-M. GUHL

Le « Tigre » du 1/12 vu côté SPA 162 sur le parking de Cambrai.

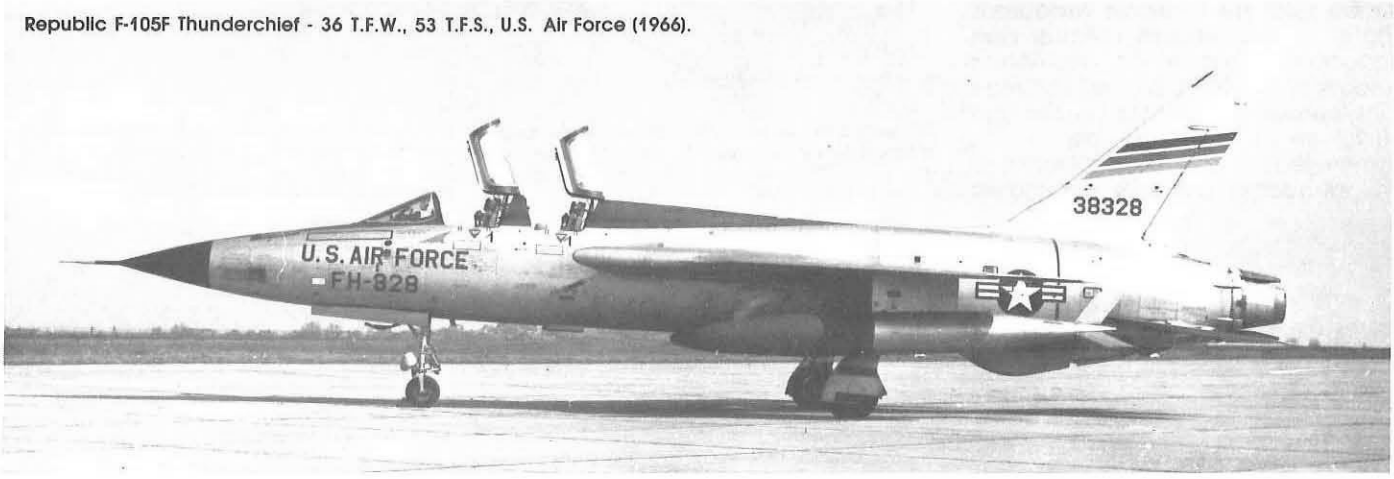
The « Tiger » Mirage F.1 exhibited at Cambrai by E.C. 1/12.

Quelques uns des anciens Tigres

DEUTSCHE LUFTWAFFE

Lockheed RF-104G Startighter - Aufklärungsgeschwader 52, Bundesluftwaffe (1968).

Republic F-105F Thunderchief - 36 T.F.W., 53 T.F.S., U.S. Air Force (1966).



COLLECTION J.-M.GUHL

B.A.C. Lightning F.6 - No.74 Squadron, Far East Air Force, RAF Tengah (1971).

RAAF BUTTERWORTH

Le soir venu, on fraternise autour de breuvages plutôt forts, car l'ambiance de fête est toujours de rigueur après le travail. Noter les tee-shirts à l'emblème du Tigre.

At night, when all flying-work is over, all the "Tigers", military and civilians as well gather around the bars to celebrate their friendship.

PHOTO GEGE

dans le ciel de France ; regrettons-le. Heureusement, les nouveaux venus qu'étaient les Super Etendard de la Flottille 11 F, les Puma HC.1 du N° 230 Squadron (R.A.F.) et les Sea King HAS.1 du N° 814 Squadron de la Royal Navy, apportèrent un élément de spectacle supplémentaire. Rappelons que, pour la base de Cambrai, c'était la première fois que celle-ci recevait des "Tigres" volants sur hélico. De même, les FIAT G.91 portugais, faisaient à ce 19e "Tiger Meet" leur première apparition officielle à un évènement aéronautique organisé en France, suivant en cela l'exemple donné l'année dernière par l'excellente patrouille acrobatique "Asas de Portugal", au XXVe Anniversaire de la Patrouille de France (cf. AIR FAN N° 1).

Les Grecs fidèles, semble-t-il, au "Tigres" français, amenèrent un élément "sudiste", assez rare pour être apprécié, en venant à Cambrai avec une paire de Starfighter aux couleurs inhabituelles. Ils n'avaient, à notre connaissance, plus participé à un "Tiger Meet" depuis celui organisé à Bitburg en 1974. Les Italiens, de leur côté, vinrent également à Cambrai, mais malheureusement sans leurs F-104S à la cocarde tricolore. Malgré ces quelques absences, le 19e "Tiger Meet" fut une réussite, tant par le travail accompli (jusqu'à 150 mouvements d'avions par jour durant la semaine !) que par l'esprit d'amitié entre personnes de pays différents qu'il relança, une fois de plus. L'année prochaine, pour les vingt ans du "Tiger Meet", les "Tigres" se retrouveront une fois de plus, à Cameri (Italie), sans doute, ou peut-être à Montijo sur les rives du Tage, juste en face de Lisbonne...

AIR FAN remercie pour les facilités de reportage à la 12e Escadre de Chasse accordées : M. le Chef de Cabinet du Ministre de la Défense ; le Colonel Y. Malaganne de l'antenne AIR du S.I.R.P.A. ; le Lieutenant-Colonel J.-J. Pagès, commandant de la 12e Escadre de Chasse ; le Commandant Cocault, commandant de l'E.C. 1/12, ainsi que tout le personnel du 1/12, sans exception.

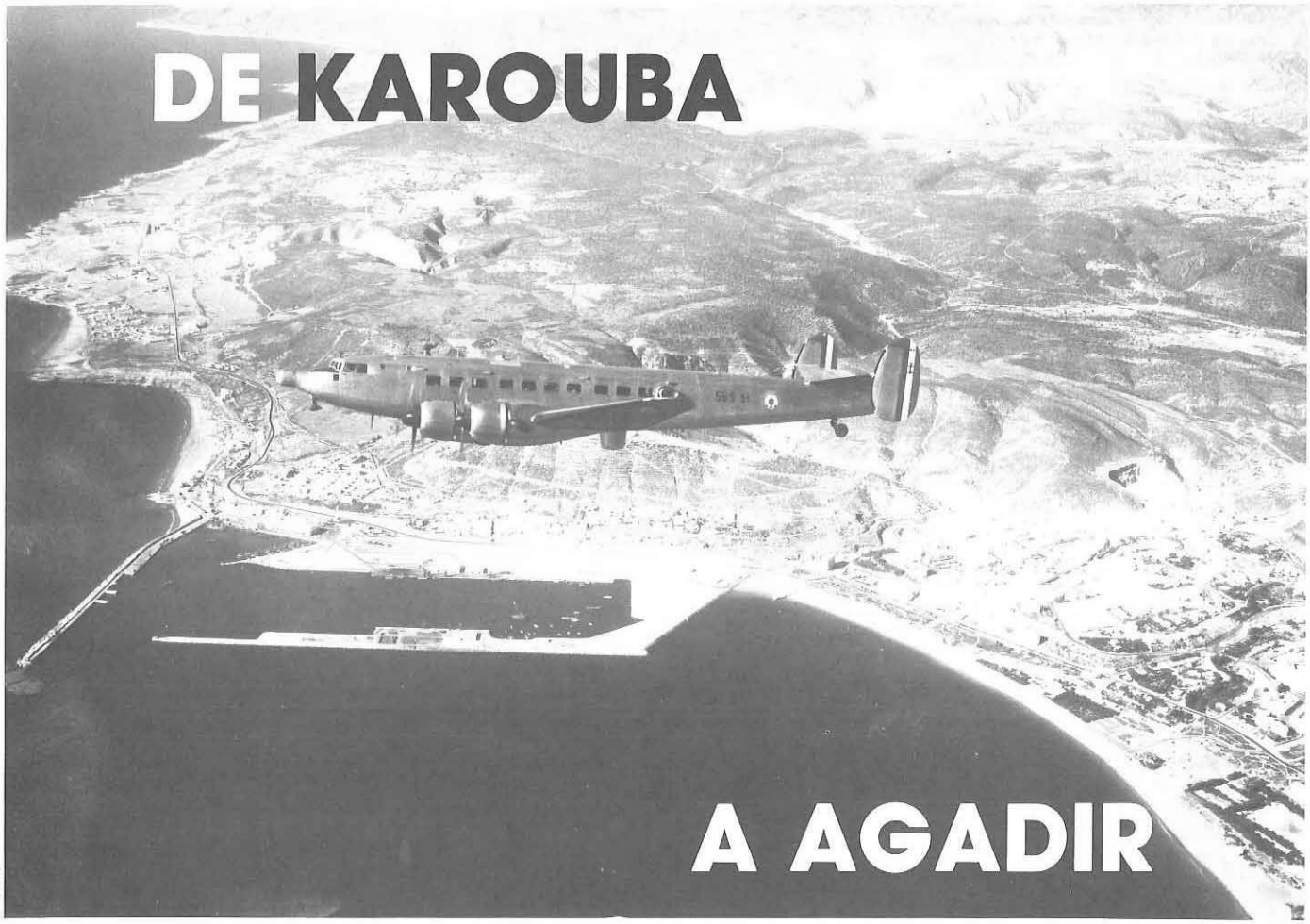
TIGER !

In memoriam...

J.-M. GUHL

Dassault Super Mystère B.2 - Escadron de Chasse 1/12 (1977).

DE KAROUBA A AGADIR



R. ERNST

Un périple à travers les Bases Aéronavales d'Afrique Française du Nord dans les années cinquante-soixante.

par René Bail

Survolant le port d'Agadir, dans les années cinquante, un SE 161 « Languedoc » utilisé pour l'école de navigation radar par l'E.P.V. 56S.

A SE-161 Languedoc seen overflying the Agadir harbour in the early fifties. These radar-nosed SE-161s were only used by Escadrille 56S

au Maroc

Nous ne nous attarderons pas sur le pittoresque du Maroc traditionnel, notre article n'entre pas dans un cadre touristique.

Les actions de l'Aéronautique Navale dans ce pays se manifestèrent de différentes façons en fonction des époques et du cours des évènements.

Lors de la guerre du Rif, l'Aviation Maritime y dépêche des « Goliath » **(1),** nouvellement équipés de moteurs anglais Jupiter et construits sous licence par Gnome-Rhône ; cette transformation qui augmentait la puissance de ce type d'appareil, le rendait supérieur aux autres bombardiers utilisés, alors, par l'Armée de l'Air.

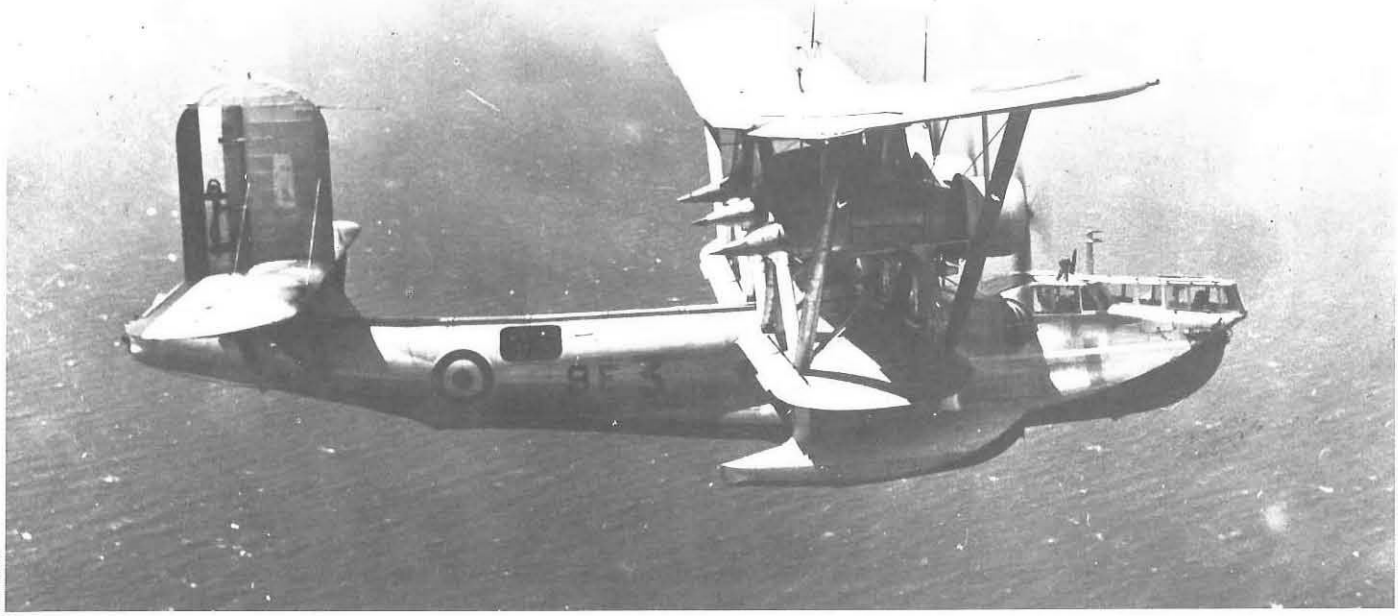
Le 1er septembre 1925, l'escadrille 6B 2 (L.V. Aubert) décolle de Bizerte et se pose à Mar Chica, hydro-base située sur le lac de Melilla, un des « praesidios » espagnols. A peine arrivés, les marins partent en opération. Toutefois, les premiers résultats furent plutôt d'ordre psychologique, la présence des avions français rassurant les troupes espagnoles et françaises engagées dans la région, tout en semant la terreur chez les dissidents.

Néanmoins, l'action limitée des hydravions dans les opérations terrestres nécessite, bientôt, l'envoi de la 5B 2 (L.V. Campardon), dotée également de « Goliath » Jupiter. Elle arrive à Mar Chica le 9 septembre, juste pour participer à l'offensive du Maréchal Pétain contre les concentrations rifaines. Campardon avec ses six appareils, participa non seulement aux opérations avec l'Armée de l'Air, mais également aux missions de relevés de terrain.

En effet, un ancien officier de l'aviation Maritime, le Lieutenant de Vaisseau Montagne **(2),** devenu officier de renseignement, avait demandé aux pilotes de la 5B 2 de couvrir photographiquement et d'identifier les régions inconnues du Maroc dans le but de collecter le maximum de renseignements qui, ultérieurement, serviront à dresser des cartes. C'est ainsi que Campardon, Le Brix, Mouneyrès et Poggi collaborèrent efficacement avec Montagne, sans négliger l'appui des troupes franco-espagnoles et la protection des chefs marocains ralliés.

Deux ans d'opérations marqués par de nombreux incidents mécaniques et les moteurs des avions soumis à des conditions difficiles donnèrent rapidement des signes de fatigue. Le 24 septembre, cinq hommes disparaissaient, après s'être posés en pleine zone rebelle. Ce fut la seule fois qu'il y eut des victimes, les avions rentrant d'ordinaire avec des trous, des incidents de moteur, mais toujours sans trop de mal.

1) Farman « Goliath » F 60-69. Gros bimoteur qui fut équipé, suivant les types, de moteurs Salmson 230 ou 260 ch, de Renault de 300 ch, de Lorraine-Dietrich 400 ou 450 ch, de 380 Gnôme-Rhône « Jupiter », Maybach, etc. La version bombardier hydro était la version F 65 Muni de moteurs « Jupiter » de 380 ch.
2) Co-inventeur du viseur Cayère-Montagne qui restera en service jusqu'à la mise au point du viseur Sordoillet.



R. ERNST

Un Breguet « Bizerte » de l'Escadrille 9E des Forces Aéronavales Françaises (Vichy) au large des côtes marocaines durant l'hiver de 1941.

A Breguet Bizerte flyingboat of Escadrille 9E of the Vichy Forces Navy pictured while on patrol along the Moroccan coastline in 1941.

La reddition d'Abd-El-Krim (juillet 1926) met fin aux opérations guerrières. La 5B 2, sous les ordres de l'Enseigne de Vaisseau Chassin **(3)** n'en stoppe pas pour autant les missions-photos et relevés de terrain. La voici opérant depuis l'Anti-Atlas jusqu'à Dakar, mais ces activités restèrent en partie ignorées, car l'époque des grands raids commençait juste...

Port-Lyautey

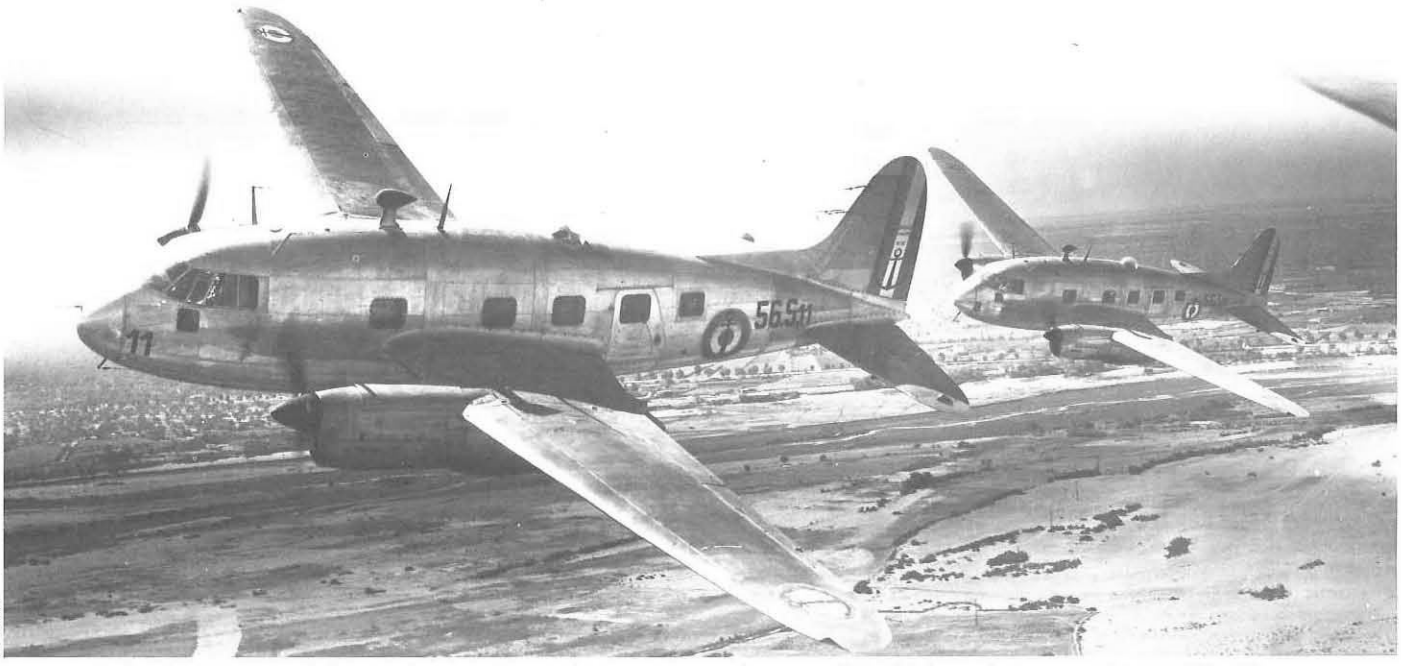
Après avoir construit de nouvelles bases en Métropole, la Marine chercha, au milieu des années trente, à en implanter également en Afrique du Nord et particulièrement au Maroc. Des projets furent étudiés d'abord dans le Nord, à l'embouchure de l'Ouest Sebou, à proximité d'une dahia (lac) pour y faire amerrir des hydravions. Mais, les « Goliath » ayant été abondonnés en faveur du LeO 258 à flotteurs (variante du LeO 255 terrestre), ils armeront nos flo-

3) Passera à l'Armée de l'Air et deviendra Général d'Armée Aérienne.

R. ERNST

Sur les parkings plus gravillonneux que cimentés du terrain d'Agadir, le SNJ-5 « 56.S.41 » (BuAerNo.27427) part en mission. On aperçoit, au second plan, un SE 161 à nez radar comme seul en utilisait l'E.P.V. 56S en A.F.N.

On the gravel revetments of the Agadir NAS flightline in the early fifties, a North American SNJ-5 revs up its P&W engine prior to a training mission. All SNJs were used by the Naval Flying School, i.e. Escadrille 56S.



R. ERNST

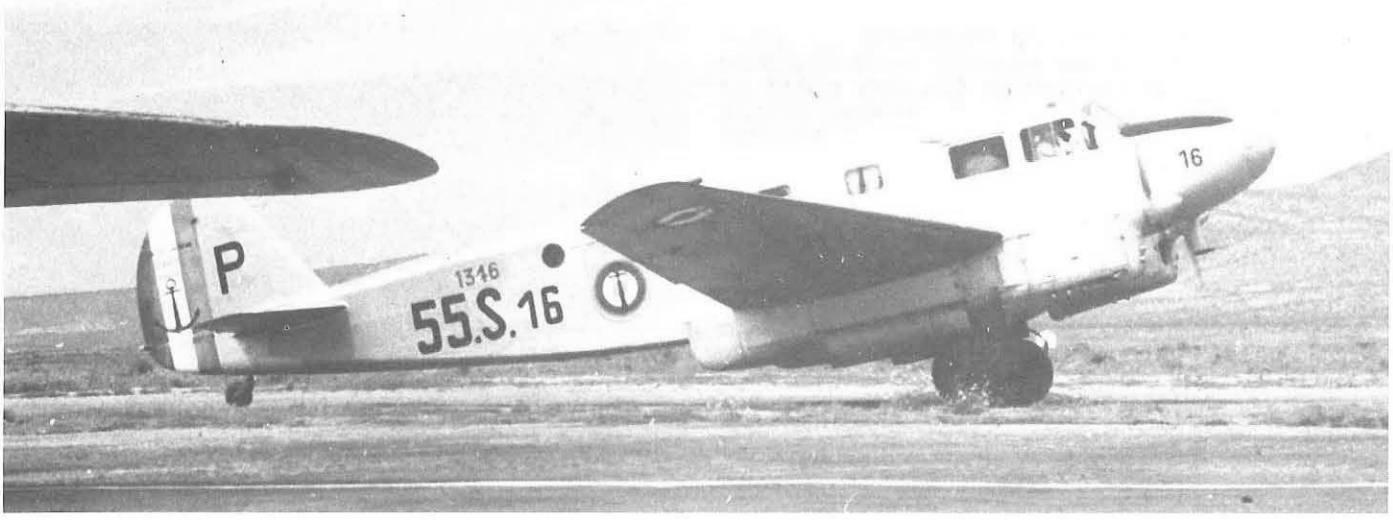
Une patrouille de SO 95M « Corse » (utilisés pour le stage multimoteur).

A formation of SO-95M Corse which were used to train VP pilots.

COLLECTION R. BAIL

Vickers Wellington Mk.X de l'Escadrille 55S (serial NC 458). Ces ex-bombardiers de la R.A.F. étaient utilisés pour la formation approfondie des pilotes « multimoteurs » venus notamment des Beech SNB et Caudron 449.

One of the numerous Vickers Wellingtons used by Escadrille 55S (serial NC 458) to train future patrol and transport units pilots of the French Navy at Agadir in the fifties. Other trainers used were SNBs and C.449s.



COLLECTION R. BAIL

Un bimoteur Caudron 449 « Goëland » (N° 1346) de l'Escadrille 55S. Les indicatifs alphabétiques portés sur les dérives des avions (Wellington, SNB, Goëland, etc...) étaient alors une particularité distinctive des appareils de l'Escadrille.

A Caudron 449 Goëland twin-engine trainer of Escadrille 55S. All of 55S's aircraft were peculiar in that they were the only Aéronavale's airplanes to sport letter codes on their fin. Agadir then hosted over 100 aircraft.

COLLECTION R. BAIL

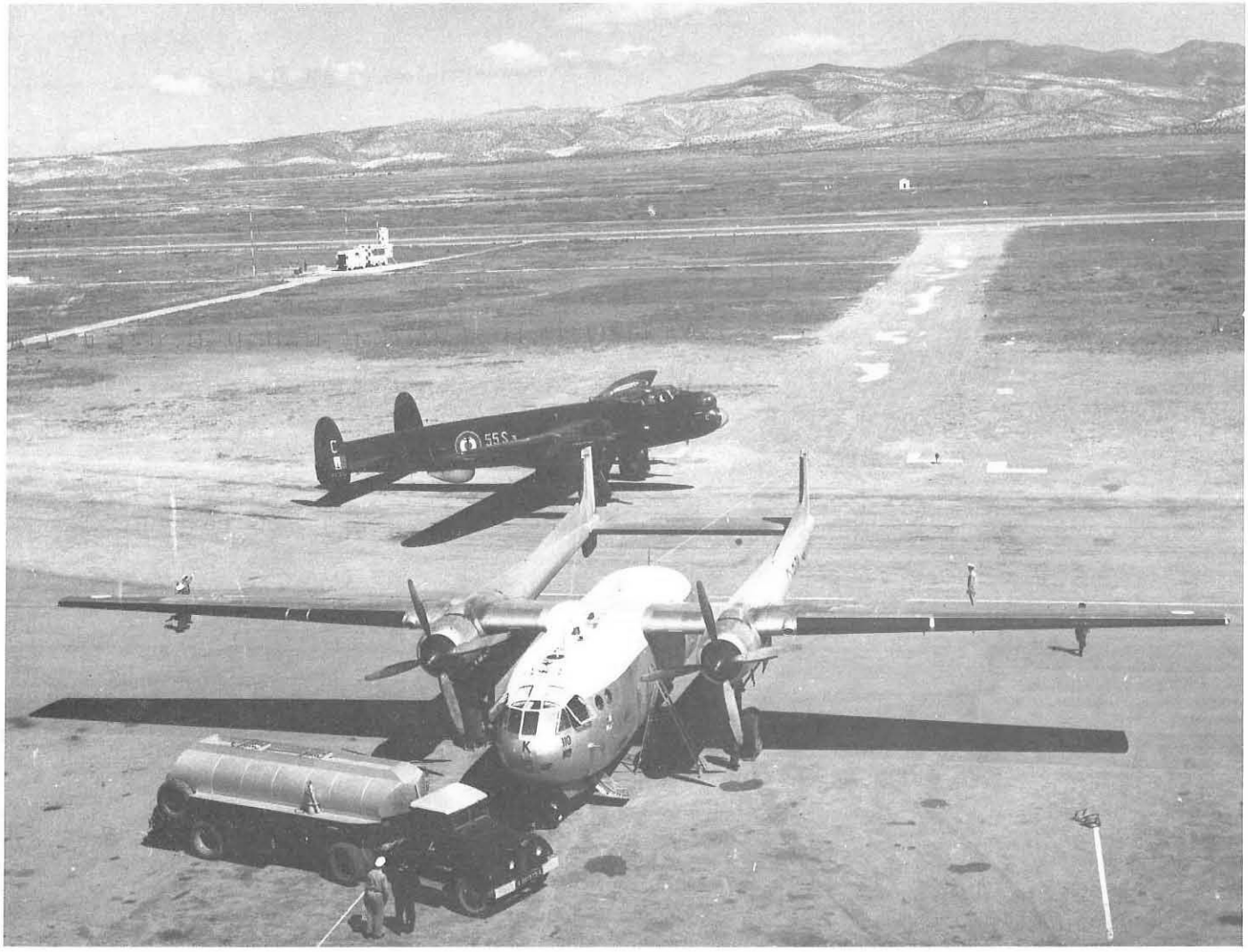
L'insigne au « Donal Duck en avion » de la 55S peint sur le Wellington LP 117/D. Comme les Goëland, les Wellington étaient entièrement de couleur alu, à l'exception des moteurs de certains avions qui étaient peints en vert olive.
The characteristic unit badge of 55S, a Donald Duck riding an aeroplane, as sported on the nose of a Wellington. Most of that school's Wellingtons were finished in silver dope ; a few had olive green engine nacelles.

tilles de 1936 jusqu'au début de la guerre, cet avion trop lent et peu armé ne pouvait être utilisé que dans des zones inaccessibles aux chasseurs ennemis.

La base de Port-Lyautey (Kenitra) vit ainsi le jour en 1936. Située à une quarantaine de kilomètres au Nord de Rabat, elle n'eut d'abord qu'une vocation « hydro ». Ultérieurement, elle comprendra une première piste Est-Ouest et une seconde, la 03, plus courte.

En 1940, après la bataille de France, de nombreuse formations aériennes se replient en Afrique du Nord. Le personnel de la 4 AB de Bône rallie Casablanca pour y toucher des bimoteurs Glenn-Martin, arrivés début juin des Etats-Unis. Nous avons vu dans l'article précédent relatif à l'Algérie, l'action des Glenn-Martin et des Dewoitine D. 520 avec le Capitaine de Corvette Jozan.

Nous arrivons au 8 novembre 1942. Une quarantaine de SBD du porte-avions d'escorte USS SANGAMON, suivis de chasseurs d'escorte, arrivent brusquement au-dessus de la base de Port-Lyautey et y surprennent les avions français au sol. Certains, au réchauffage, parviennent à décoller et se portent vers les plages pour mitrailler les troupes d'invasion. La plupart des Glenn-Martin restés au Maroc, sont détruits au sol. Ceux qui ont réussi à décoller vont se poser ou plutôt se vômir sur un terrain très difficile et considéré



R. ERNST

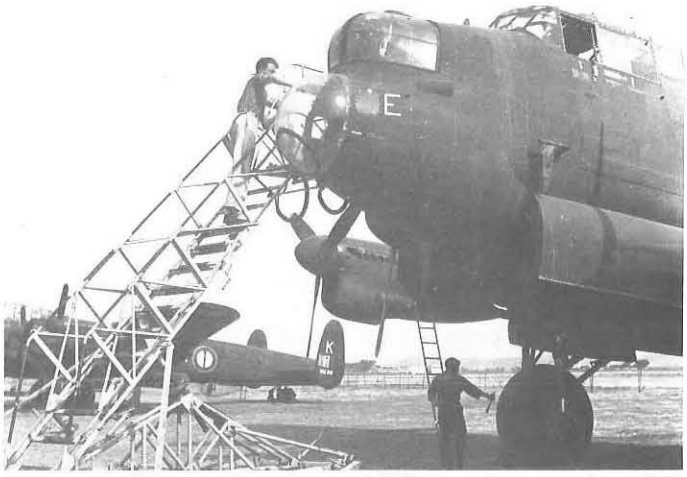
Un Avro « Lancaster » de l'Escadrille 55S de retour de mission (le « 55.S.3/Charlie ») dépasse un Nord 2501 de la 61e Escadre de Transport d'Orléans en transit à Agadir. On note à l'arrière plan, la roulotte GCA aux couleurs Lustucru...

An Avro Lancaster of 55S back from a traing mission is seen taxying past a Nord 2501 transport belonging to the Orléans-based 61e Escadre. Besides being a very busy naval training air station, Agadir was also an important transit point.

pourtant de secours. Les Lieutenants de Vaisseau Mathon, commandant de flottille et Legrix de la Salle sont tués, ainsi que six hommes d'équipage. Hardy, commandant la 3 B, se tue en sautant en parachute. L'Aéronavale matraquée par des forces très supérieures en nombre et réduite au tiers de ses effectifs ne participe plus aux combats des jours suivants. Des pourparlers où la politique et la diplomatie se mêlent, font brusquement comprendre aux Français qu'ils se sont battus pour rien. D'ailleurs maintenant, ils vont continuer, mais aux côtés des Alliés. On efface tout et on recommence !

Le Capitaine de Vaisseau Amanrich, un ancien de l'Aéronavale, prend le commandement de l'Aéronautique Navale au Maroc. Des écoles sont créées à Port-Lyautey, au Camp-Caze (Casablanca), à Khouribga, ainsi qu'à Thiersville (Algérie), pour la mise à l'entraînement des pilotes et l'instruction des personnels navigants et au sol. D'autre part, Amanrich est entré en pourparlers avec les Britanniques afin d'obtenir des avions amphibies « Walrus » et la possibilité d'envoyer des stagiaires en Angleterre qui formeront les futurs équipages. L'assassinat de l'Amiral Darlan, le 24 décembre 1942 à Alger, remet tout en question. Des militaires feront les frais des manœuvres politiques, sauf et heureusement, les gens de l'Aéronavale qui ont su éviter les intrigues. Promu Contre-Amiral, Amanrich doit quitter son poste pour celui d'Inspecteur où il apportera un soutien encore plus important à son Aéronavale.

Début 1944, la 8e Flotille d'Exploration, dotée de PBY-5 « Catalina », arrive à Agadir, en provenance des Etats-Unis, pour relever les derniers Glenn-Martin et des LeO 45 usés par les nombreuses missions au large des Canaries.



R. ERNST

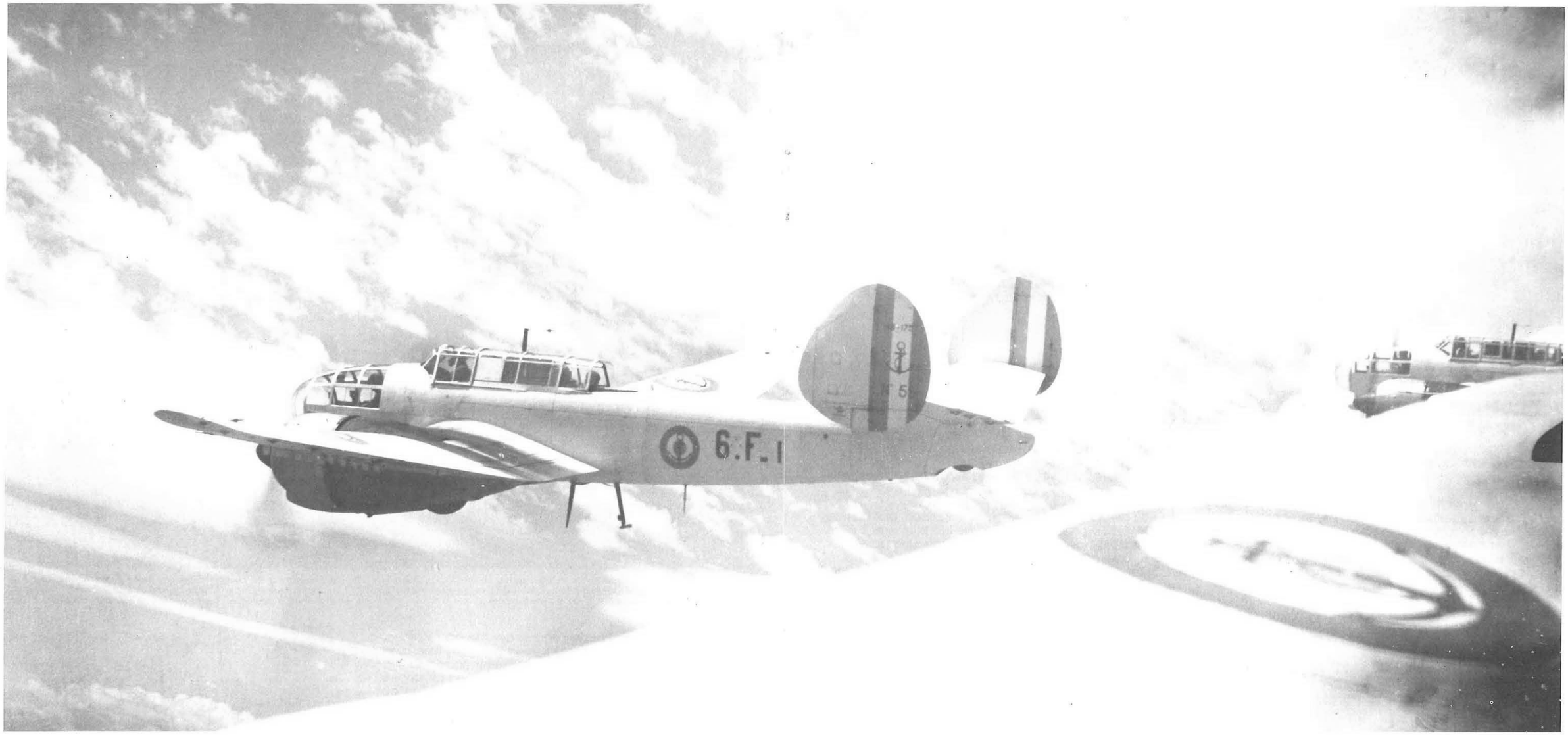
Maintenance « chiffon » sur les surfaces vitrées d'un Lancaster de l'Escadrille 55S.

A 55S's Lancaster being given a little cleaning of its nose surfaces.

Regroupés d'abord à Port-Lyautey, elle participe aux opérations dans le cadre du Coastal Command américain.

Le 17 février 1944, dix appareils « Catalina », sur les quinze qui doivent former la 6e Flotille d'Exploration, arrivent également à Agadir, après avoir comme la 8F.E., traversé l'Atlantique. Le 18, ils rallient Port-Lyautey pour compléter leurs équipements et retournent quelques jours plus tard à Agadir pour y rejoindre la 8F.E. au sein du Coastal Command.

En juin 1944, les Américains livrent à Port-Lyautey des



R. ERNST

bombardiers SBD qui permettent d'armer deux flotilles, la 3 B (L.V. Ortolan) et la 4 B (L.V. Nicolle) qui sont rattachées à la First Tactical Air Force américaine. Elles sont rapidement désignées à Cognac sous l'appellation de Groupe Aéronal N° 2 pour participer à la réduction des poches de l'Atlantique notamment à Royan.

La base de Port-Lyautey reste maintenant divisée en deux parties. L'une, réservée à l'U.S. Air Force et à la maintenance de la VIe Flotte américaine (Méditerranée). L'autre, française, qui comprend tous les services base, la Flottille 23F avec des « Lancaster », puis à partir de Pâques 1955, des Lockheed P2V-6 « Neptune ». Une importante station d'émission radio dépend également de la base.

Lors de l'indépendance du Maroc, Port-Lyautey servira de point de regroupement des autres bases abandonnées.

Agadir.

Un grand port dont la partie nouvelle sera mise en service en 1953. Position privilégiées en bordure de l'Atlantique à l'ouest et son entrée vers l'imposant Atlas à l'Est. Elle se trouve à 250 km de la frontière du Rio de Oro. Nous avons vu plus haut, l'arrivée des 6 et 8 F.E., nous passons directement à l'arrivée en mai 1951 de l'Ecole du Personnel Volant, en provenance de Lartigue. Dès son débarquement du LST ODET **(4)** le personnel de l'E.P.V. récupère les locaux de l'Armée de l'Air qui n'ont pas été entretenus depuis longtemps. Il faut donc tout nettoyer, abattre les vieilles baraques insalubres et reconstruire. C'est la période de la lessive et de la peinture. D'autre part, on plante des arbres, on installe des bordures de massifs que l'on garnira ensuite, jusqu'à ce qu'on y retrouve l'aspect véritable d'une base-vie.

Sur le plan avion, l'Escadrille 55 S possède pour le stage multi-moteurs des Caudron 720 « Goëland », des Vickers « Wellington », des Beech SNB et des « Lancaster ».

L'E.P.V., la 56 S instruit ses élèves sur des SO 90, puis sur des SO 95 (radar), sur un unique Ju 52 muni d'une tourelle pour l'entraînement au tir (une transformation locale), sur un PBY-5 « Catalina », sur des Morane 374, des SNJ-4 et un

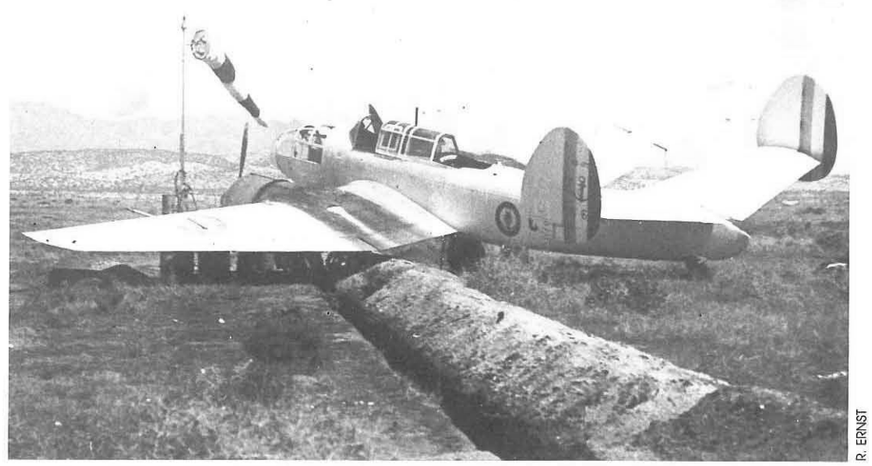
4) Landing Ship Tank, grand bâtiment de débarquement dont la série française comprenait l'ADOUR, la LAITA, la RANCE, etc.

Dérivé direct du Bloch 174 utilisé par l'Armée de l'Air au début de la 2e G.M., le bimoteur de torpillage MB 175T ne fut utilisé opérationnellement que par une seule flottille, la 6F qui n'eut, malheureusement, que des déboires avec ce type d'avion dont le niveau de disponibilité, en dépit des efforts des mécaniciens, était tout à fait catastrophique. Ici le « 6.F.1 », N° 59, dans le ciel du Maroc.

Direct offspring from the WW2 vintage Bloch 174, the Aéronavale's torpedo bomber MB-175T was only used — with very little effectiveness — by the sole Flottille 6F. Fitted with very unreliable engines and quite viceful the Bloch 175T served with 6F until that unit switched to the more biddable TBM-3E in May 1952.

Le Bloch 175T N° 67 (« 6.F.? ») est venu prendre le vent au terme d'une mission à peu près normale.

Couldn't get the wind direction alright... seems to say this Bloch 175T of Flottille 6F pictured after an unlucky landing at Agadir NAS. In Morocco, best operational readiness for the MB-175T's fleet was 40%.



R. ERNST

MARINE NATIONALE

Feuilleton tragi-comique en quatre images montrant le « crash » d'un SO 95M de la 55S sur la bande en herbe d'Agadir (Ca.1957). L'équipage s'en sortira indemne. Grâce à sa configuration et son ventre rebondi, le « Corse » avait la réputation de bien se « vomir » en cas d'urgence.

An actual thriller in four frames : a Corse twin-engine trainer of Escadrille 55S is seen performing a correct belly-landing on one of Agadir's grass strips. The crew escaped unscathed. Thanks to its low wing configuration and its plumb belly, the SO-95M was a very safe airplane to crash-land.

Morane 500. Un deuxième Ju 52 était destiné au ravitaillement des postes du grand Sud : Tindouf, Aïen Ben Tilli et Fort Trinquet.

La 6 FE qui, entretemps, avait reçu de vieux PV-1 « Ventura », se voit remettre des avions d'assaut, des Bloch MB 175. Il faut reconnaître qu'ils ne donnent guère de satisfaction. Ils sont continuellement frappés d'indisponibilités de moteurs d'où un sérieux ralentissement des activités. Durant cette période, chaque pilote ne se voit octroyer que quatre heures de vol par mois. Grâce aux Services Techniques, la situation s'améliorera au bout de quelques mois. En mars 1950, Le 6 F quitte Agadir pour rallier Lartigue-Tafaraoui où elle passera sur TBM-3E « Avenger » en 1952.

La ville d'Agadir est dominée par la Kasbah, plus bas, se trouvent le Tall Bordj, le Founti, la ville industrielle et à 6 km à l'intérieur, la base aéronavale d'Agadir. Une partie des familles loge dans les chalets plus à l'est de la base, à Innez-Ganne, vers les dunes. En bref, une ville agréable qui sera malheureusement détruite par un violent tremblement

R. ERNST

Atterrissage sur le dos... histoire de montrer que les pilotes de l'Aéronautique Navale ne font rien comme les autres ! Pilote indemne heureusement.

An F6F-5 Hellcat of the Shipboard Fighter Training School of Aéronavale pictured after a very rough loop-landing at Agadir. Luckily the pilot escaped unhurt.

de terre, le 28 avril 1960. Plusieurs marins logés en ville périront dans la catastrophe, alors qu'à la base même, il n'y aura aucun dégât.

La ville sera reconstruite, mais bien peu de « pingouins » ne la verront, car l'indépendance du Maroc les obligera à regagner la métropole.

Khouribga

Située sur le Plateau Maudit à une centaine de kilomètres au sud de Rabat, la base jouit d'une bonne condition climatique du point de vue aéronautique, car il n'y avait que très rarement des interdictions de vol. Le climat, vu du côté humain, était très dur. Se réveiller à 5 heures du matin au mois de juin avec déjà 33 °C pouvait présager une dure journée. Elles n'étaient malheureusement pas rares à Khouribga. Construite pendant la guerre, la base avait été d'abord prévue pour la formation du personnel non volant.

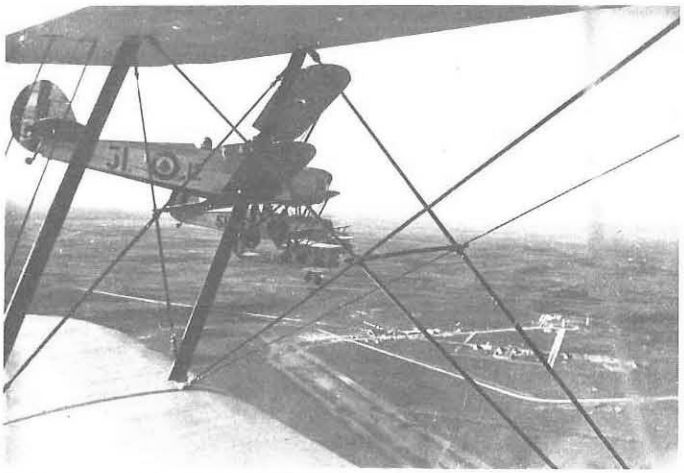
Le 1er octobre 1949, une nouvelle école de pilotage y est créée, nécessité imposée par le manque de pilotes que n'arrivent pas à combler les écoles américaines et françaises.

Deux escadrilles, la 51 S, escadrille pour débutant sur Stampe, la 52 S, escadrille de transition sur SNJ-4, stationnement à Khouribga pour la formation des pilotes avant les écoles complémentaires de spécialisation. La 53 S pour les hydravions à Hourtin, puis Karouba, sur SCAN 20, Dornier 24 et plus tard, durant une courte période sur Nord 1402 « Noroit », la 54 S pour les candidats à l'Aviation Embarquée, basée à Hyères et la 55 S à Agadir pour les multimoteurs. Certains effectueront des stages à Meknès et Marrakech au sein de l'Armée de l'Air. Pour l'anecdote, notons que les pilotes formés dans les écoles françaises seront communément baptisés « pilotes vin rouge », à l'inverse de leurs camarades issus de Pensacola ou de Corpus Christi, aux Etats-Unis, qui se verront attribuer le titre de « pilotes Coca-Cola »...

D'autres bases seront également exploitées durant des périodes plus ou moins courtes. L'escale du SLAM **(5)** à Camp Caze. Le camp des Roches Noires, près de Casablanca qui servit, durant la guerre, de dépôt de transit au personnel et d'entrepôt de maintenance de l'Aéronavale au Maroc. Il fut un temps appelé Dépôt des Ballons Captifs au début de la guerre, car quelques-uns de ces ballons y furent stationnés.

L'histoire des bases aéronavales du Maroc s'arrête comme celles des autres bases d'Afrique du Nord, avec l'indépendance des pays du Maghreb. D'un seul coup, plusieurs pages de l'histoire de l'Aéronautique Navale viennent de tourner... C'est aux autres, maintenant de se bâtir leur histoire !

5) Section de Liaison Aérienne Marine.



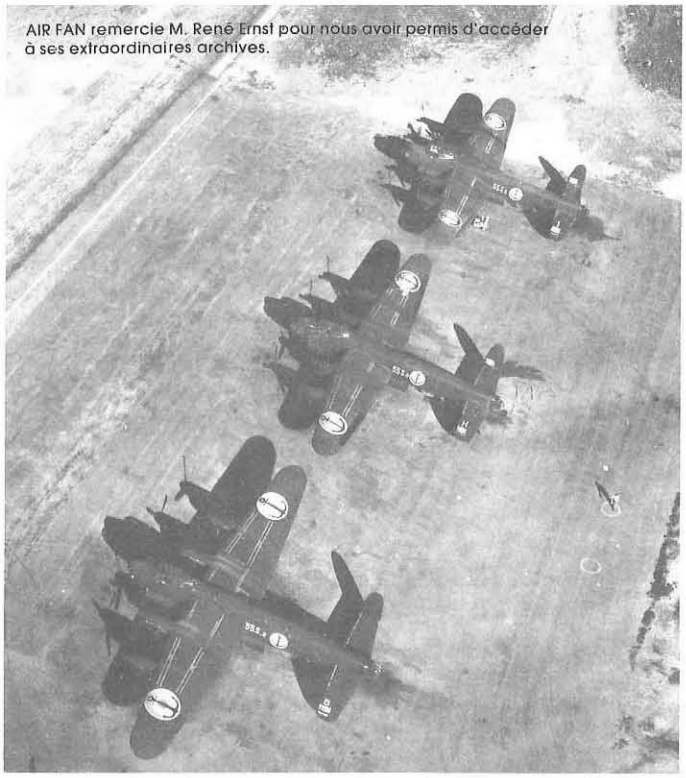
P. JANNIC

Vol de groupe de Stampe SV-4C de l'Escadrille 51S au-dessus de la base de Khouribga. L'insigne de l'Escadrille est peint sur le capot moteur.
Formation flying over Khouribga by Stampe SV-4C biplanes of Escadrille 51S. That unit badge can be seen painted on the engine cowling.

P. JANNIC

L'élève-pilote P. Jannic photographié, fin 1951, sur un SV-4C de la 51S à Khouribga.
Trainee P. Jannic seen at Khouribga in late 1951. He later became a Curtiss SBC-5 pilot with 3F in Indo-China.

AIR FAN remercie M. René Ernst pour nous avoir permis d'accéder à ses extraordinaires archives.



R. ERNST

Une vue du parking « Lancaster » à Agadir. On note, les avions numéros WU (55.S.2), WU 07/H (55.S.8) et WU 48/I (55.S.9).
A bird's eye view of the « Lancs » flightline of 55S at Agadir. All aircraft were finished in midnite blue all over.

R. ERNST

Lignée de Beechcraft SNB-2 de l'Escadrille 55S à Agadir. Ces bimoteurs resteront en service jusqu'au milieu des années soixante.
Nice line-up of Escadrille 55S's Beech SNBs at Agadir. These reliable ex-U.S. Navy trainers remained in use until the mid-sixties.

Les Rôdeurs des Rizières

(2e partie)

COLLECTION M. ROSTAING

par Guy Jacquier et Philippe Jourdan

En Indochine, une impasse totale avait été faite sur la défense aérienne, du fait de l'absence d'aviation viet minh et du manque de surveillance et de contrôle de l'espace aérien frontalier avec la Chine.

Basés aux deux extrémités du Delta tonkinois, (Bach Mai et Cat Bi) en Cochinchine et en Annam, nos groupes se trouvaient à pied d'œuvre et disposaient d'installations suffisantes tant que l'ennui maintint son activité dans la zone traditionnelle des combats. Ces groupes dépendaient de trois groupements aériens tactiques, le plus puissant étant le GATAC Nord adapté à la zone opérationnelle du Tonkin, la plus « chaude », avec son P.C à Hanoi et l'aviation basée à Cat Bi, Bach Mai, Gia Lam, et Do Son. Le GATAC Centre, adapté au centre Annam et à la région des plateaux, avait son commandement à Hué et ses avions sur la base de Tourane Le troisième, le GATAC Sud, opérait sur la Cochinchine, le Laos et le Cambodge. Son P.C et ses avions étaient à Tan Son Nhut, aéroport militaire de Saigon.

Partant de ces bases, les chasseurs intervenaient de façon ponctuelle et rapide, là où ils étaient demandés : dégagement de postes, protection des transports, reconnaissance armée, appui-feu, opération de nettoyage, etc. De plus, la précision de bombardement des F8F faisait qu'ils étaient très appréciés pour pratiquer des coupures d'itinéraires, harceler le trafic adverse ou attaquer à la roquette les grottes utilisées comme dépôts de matériels ou de munitions.

Leurs interventions ne pouvaient avoir lieu que de jour et par météo possible, sauf dans certaines zones dégagées des deltas où les attaques de nuit étaient préparées par une signalisation lumineuse.

Dès que des opérations d'envergure furent déclenchées, à notre initiative ou de celle du viet minh, au Laos ou au nord ouest du Tonkin, hors de portée de nos bases permanentes, des détachements durent être formés sur des terrains de fortune médiocrement équipés. Ces conditions d'emploi soulignèrent les défauts d'un matériel peu adapté aux exigences de cette guerre, et les résultats obtenus furent dus au courage et à la qualité des pilotes et des mécaniciens du corps expéditionnaires.

G.C. III/6 « Roussillon »

Le 2 mai 1950 Le Groupe de Chasse III/6 « Roussillon » est recréé officiellement à Sidi Ahmed en Tunisie. Il est composé des éléments du I/1, III/2, II/1 et des écoles. Il est commandé par le Commandant Motte, secondé par le Capitaine Sales. La première escadrille est confiée au Lieutenant De Boiville et la deuxième au Lieutenant Chanliau.

Les pilotes s'entraînent sur les six P-47 et les quatre P-63 dont le Groupe dispose. L'organisation et l'entraînement terminés, le personnel embarque sur le PASTEUR le 18 juillet. Le 5 août, le groupe débarque à Haiphong et vient s'installer sur le terrain du Gia Lam où il relève la cinquième escadre dont il prend en compte les P-63. Aussitôt, les premières missions sont effectuées : bombardements, straffing, missions d'appui en particulier dans la région de Dong Khe. Mais hélas il enregistre les premières pertes.

Pendant la première semaine de novembre, le groupe fait mouvement sur la base de Cat Bi où il s'intègre au GATAC nord. Les mois de novembre et de décembre sont particulièrement chargés pour le III/6 qui effectue de très nombreuses missions d'appui.

Le 2 novembre, deux villages sont investis par les troupes amies et demandent leur ralliement après avoir été mitraillés par les avions du groupe. Les 27 et 28 décembre décembre le G.C. III/6 intervient pendant l'opération de Binh Lien. Fin 50, le nombre des P-63 est renforcé et ces appareils participent à la bataille de Vinh Yen en janvier 1951, en appui direct à la cote 210 où ils mettent en échec une manœuvre de pénétration Viet Minh. En février, le Capitaine Sales prend le commandement du groupe secondé par le Capitaine Collin.

Une panoplie impressionnante !

Le « Bearcat », dans sa version F8F-1, était équipé de quatre mitrailleuses de 12,7 mm et dans sa version F8F-1B, de quatre canons de 20 mm avec levier de réarmement dans l'habitacle. Cette solution mixte offrait des avantages certains, mais posait parfois des problèmes de ravitaillement dans le cas de détachement sur certains terrains d'opération. En effet, si l'obus de 20 mm était supérieur dans ses effets destructifs, en cas d'action de feu prolongée, la mitrailleuse de 12,7 mm reprenait l'avantage du fait de sa durée de tir supérieur. En plus de ses armes de bord, le « Bearcat » pouvait emmener des charges importantes pour ce type d'avion en fonction des missions qui lui étaient confiées, soit :

- 4 roquettes HVAR de 126 mm, dont la précision était variable, la mise en œuvre et l'utilisation délicate nécessitant la présence d'un armurier en bout de piste et des conditions de vol très strictes ;

- 2 bidons de napalm qui offraient l'avantage de la précision et la possibilité d'utilisation par tous-temps. Les résultats cependant demeurèrent variables en fonction de la nature de l'objectif, l'expérience ayant en effet prouvé qu'un adversaire préparé pouvait en limiter les dangers, surtout dans un pays aquatique comme l'Indochine. Pourtant il convint de ne pas en sous estimer les effets incendiaires sur les matériaux propices et son efficacité redoutable sur du personnel à découvert ;

- 2 bombes de 1000 lbs (453 kg) ; la bombe la plus rentable pour le « Bearcat » de par ses effets puissants et par la précision obtenue avec l'emploi d'une fusée-retard ;

- 2 bombes de 500 lbs (226,5 kg) ; bombe efficace en instantanée mais cependant médiocre en court-retard et surtout moins rentable que la 1000 lbs ;

- 2 bombes de 260 lbs, anti-personnel à fragmentation ; utilisées avec fusée instantanée, elles ne furent efficaces que contre le personnel à découvert ; avec fusée à influence, elles ne le furent cependant que contre le personnel en tranchée ou en alvéoles de DCA. Les fusées à influence étaient cependant délicates et sujettes à des explosions prématurées du fait de nuages denses et d'effets de pentes en pays à relief accusé ;

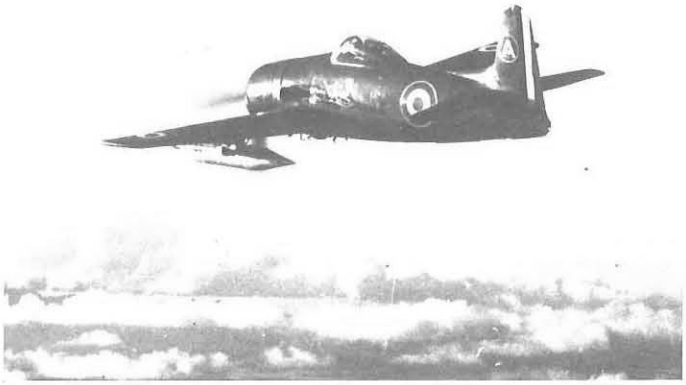
- 2 bombes de 250 lbs, peu utilisées du fait de leur faible efficacité ;

- 2 bombes de 200 kg françaises, ces bombes de faible efficacité donnèrent lieu à quelques déboires du fait de la fragilité de leurs fusées et de l'état de leurs empennages déformés et quelquefois déchirés (conditions de stockage et vieillissement, certaines dataient de 1936). Imprécises, de pouvoir destructif assez faible et d'explosion incertaine elles ne furent utilisées que lors de pénuries en 500 et 1000 livres ;

- 2 paquetages de 3 bombes de 50 kg françaises. Ces charges donnèrent d'excellents résultats contre les objectifs à découvert, fonctionnant très bien et pouvant être larguées à basse altitude sans danger pour l'avion ;

- 2 paquetages « cluster ». C'était le type de munition le plus efficace en appui direct. L'emploi du « cluster » fut interrompu pour des raisons de sécurité (trois accidents graves ayant causé la perte de deux B-26 en vol et d'un F8F au sol par rupture intempestive du sertissage métallique de liaison des bombes).

D'une manière générale, l'emploi des bombes en opération fut toujours le résultat d'un compromis entre l'adaptation à l'objectif, les possibilités de ravitaillement (stocks de bombes françaises à épuiser) et les capacités d'emport du F8F, lequel était avant tout un chasseur.



ARCHIVES LIEDET

En Indochine, l'altitude moyenne de croisière pour le F8F était d'environ 3000 pieds. Là, le pilote bénéficiait de la meilleure visibilité vers le sol et d'une température de cabine idéale.
In Indo-China, the normal cruise altitude for the F8Fs was around 3000 feet. This altitude provided the pilot with the best ground visibility not taking into account the extra cabin cooling.

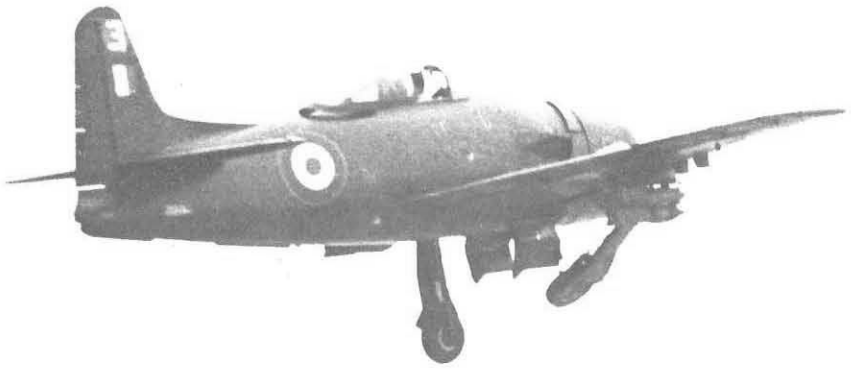
ECPA

Deux Bearcat de l'« Artois » larguent leurs bombes au napalm sur une gare occupée par le Viet-Minh. Pour être bien « posés » les réservoirs de napalm devaient être largués à 150 pieds d'altitude, environ.
Two Bearcats from Groupe « Artois » seen delivering their ordnance on a Viet-Minh-occupied railway station. To burst with the maximum punch on the target, napalm tanks had to be launched at hight of 150 feet.

COLLECTION G. JACQUIER

L'explosion d'un réservoir de napalm ! Cette arme fut utilisée pour la première fois par les aviateurs français à Vinh Yen, sur ordre du Général de Lattre qui venait de prendre le commandement du C.E.F.E.O.
A napalm bomb seen exploding on the target ! This US weapon was used for the first time ever by French pilots in Indo-China by order of General de Lattre de Tassigny, the then new C-in-C of the French forces.

Le collimateur fixe monté sur F8F donna satisfaction pour la mission d'assaut, cependant il fallait aux pilotes une adresse et une expérience particulière pour obtenir de la précision sur des objectifs généralement ponctuels avec des bombes à fusée instantanée (du fait de leur basse altitude imposée de largage). C'est pourquoi lorsque le ravitaillement, allié à l'absence de DCA Viet Minh le permit, on favorisa l'emploi de la bombe à fusée court-retard (8 à 15 secondes), qui « posée » sur les objectifs réputés difficiles permit une précision et des résultats remarquables.



J. DELAUNE

Un F8F-1B du G.M. III/6 « Roussillon » vu au décollage. Noter la cinématique peu syncrone du train ! L'avion emporte sous les ailes deux paquetages de 3 bombes de 50 kilos françaises. Tous les pilotes décollaient généralement verrière ouverte.

A F8F-1B of Groupe de Marche III/6 seen on take-off. Of interest are the bomb clusters hung under the wings. These were custom-crafted using old WW2 50 kilos French bombs. Such weapons were reknown for their hazardous behavior...

Puis c'est la bataille de Mao Ke où en mars 1951, des Viets en rangs serrés attaquent un poste français. Les patrouilles du III/6, grâce à une rapidité tout à fait remarquable de la « mécanique » des armuriers, se succèdent à cadence accélérée sur l'objectif et infligent de lourdes pertes aux assaillants, apportant ainsi une aide efficace aux « paras » du 6e BCCP qui se battaient à un contre douze. C'est aussi pendant le mois de mars que le groupe effectue sa transformation sur F8F Bearcat. Mais il continue à utiliser ses P-63 qu'il n'abandonnera définitivement qu'à la fin du mois de juin. Au 8 avril 1951, le « Roussillon » a effectué 4012 heures de vol dont 3797 heures de vol de guerre n° 2 (1) en 2557 missions.

En avril-mai, le groupe participe à l'opération « Méduse ». Le 9 mai, les pilotes du III/6 se distinguent dans une opération très délicate : l'attaque d'un dépôt de munitions abrité dans la grotte de Chu Tien. Le dépôt saute, tuant cent cinquante hommes de la compagnie de garde. Les trois mois qui suivent sont relativement calmes marqués seulement par la fête nationale du 14 juillet célébrée avec un faste tout particulier. La population d'Hanoi assistera à un défilé de quarante Bearcat à la grande satisfaction du Général de Lattre de Tassigny, un grand amateur des choses bien faites .

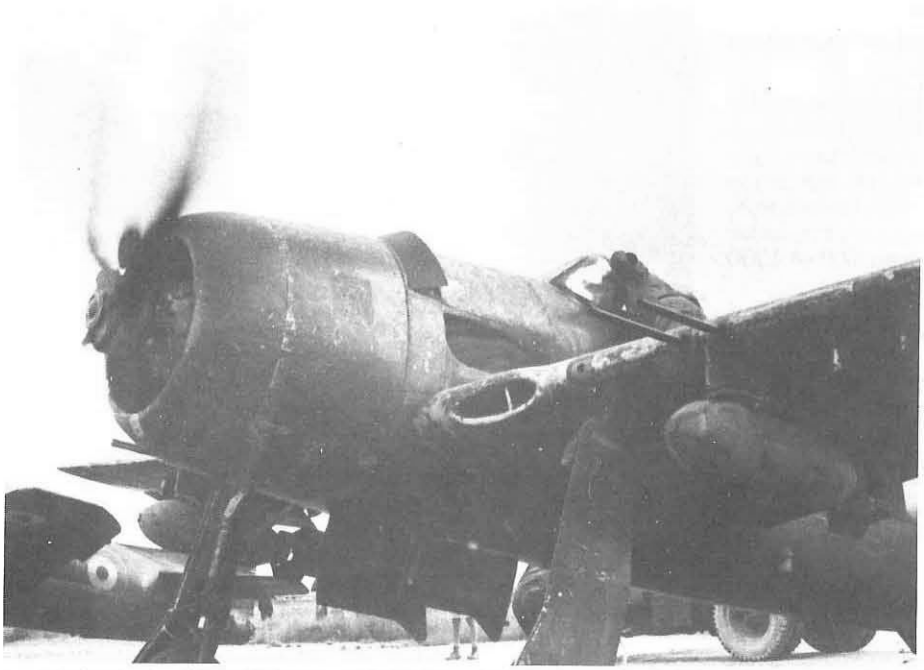
Les grandes opérations reprennent le 3 octobre avec l'offensive viet minh contre Nghia Lô où la division 312 tombe dans le piège du général Salan. Elle sera anéantie grâce à l'appui aérien (un millier de tués et 2 500 blessés). Puis le groupe prend une large part aux opérations « Citron, Mandarine, Amande ».

Les derniers mois du séjour du « Roussillon » en Indochine seront, sur le plan des opérations, relativement calmes mais marqués cependant par quelques accidents qui eurent pour conséquence la perte de plusieurs pilotes. C'est avec joie que le 19 février 1952, le personnel du groupe voit arriver la relève. Il s'agit du G.C. II/8 « Languedoc ». Les pilotes s'efforcent d'accoutumer rapidement leurs camarades aux particularités des opérations au Tonkin ainsi qu'aux particularités de l'emploi du Bearcat.

Au cours de la campagne, le III/6 a effectué 7277 heures de vol de guerre et perdu quatre pilotes. Il a fait l'objet de nombreuses citations à l'ordre de l'Armée Aérienne, comportant l'attribution de la croix de guerre TOE avec deux palmes. Fin février, le G.C. III/6 « Roussillon » quitte l'Indochine et regagne la France où il sera dissous le 31 juillet 1952. Le 1er août est créé l'escadron de chasse I/11 « Roussillon ».

Le III/6 « Roussillon » a utilisé les F8F suivants : Numéros (4 derniers chiffres du BuAerNo. U.S.N) 1464 - 1465 - 1469 - 1474 - 1480 - 1483 - 1485 - 1487 - 1488 - 1489 - 1495 - 1499 - 1500 - 1501 - 1509 - 1521 - 1999 - 2098 - 2126 - 2131 - 2144 - 2147 - 4999 - 5227 - 5253

(1) heures de vol de guerre n° 2 : heures de vol effectués dans les théâtres d'opérations extérieures, en distinguo des heures de vol de guerre n° 1, heures de vol effectuées à partir du territoire national.



J. DELAUNE

Armé de deux bombes US de 500 livres, un F8F-1B du « Roussillon » s'apprête à partir en mission. Noter la lettre « B » de l'indicatif-avion peinte en blanc sous le capot moteur.

Fitted with a pair of 500 lbs US bombs under its wings, a Bearcat of Groupe « Roussillon » about to leave for another mission. Of note is the white « B » code painted under the cowling air intake.

J. DELAUNE

Un pilote de Bearcat en tenue type Armée de l'Air en Indo. On ne portait qu'une casquette et des lunettes de soleil à cette époque, rarement de casque.

A French AF Bearcat pilot dressed in the then general issued flying suit of US origin. Rarely did French pilots fly with « bone-decks » when in Indo-China.

L'aviation de renseignement

L'aviation de reconnaissance comprenait en Indochine, l'EROM 80, et l'ERP II/19. Les avions des E.L.A., ainsi que les chasseurs en mission de reconnaissance armée et les B-26 qui assumaient de nuit des missions analogues, concouraient en outre à la recherche de renseignements (2). Mais les moyens manquèrent pour exploiter rapidement les renseignements rapportés et il ne fut pas rare que l'on exhume des objectifs importants mais datant d'un mois ou deux pour les traiter.

Le problème posé en Indochine à la reconnaissance a été particulièrement ardu. Car, si l'aviation de renseignement n'a pas connu le souci d'une opposition aérienne adverse, elle s'est trouvée dépassée par l'étendue de son champ d'action et par l'aspect particulier des difficultés de la recherche en pays indochinois. La souplesse des transports logistiques viet minh, l'organisation de systèmes de guet efficaces, la jungle, le relief et les mauvaises conditions météo rendaient effectivement très difficiles les reconnaissances à vue à très faible altitude.

Elle n'a pas non plus obtenu, de sources terrestres, les éléments précis nécessaires à l'orientation de ses actions en zones lointaines et hostiles qui auraient permis aux interprétateurs les recoupements nécessaire à l'exploitation des informations et renseignements reçus.

COLLECTION M. ROSTAING

Un F8F-1 de l'EROM 80 à la peinture bien travaillée par les intempéries. On note sous le fuselage la modification « reco-photo ».

A highly weathered F8F-1 of EROM 80 (the only Bearcat recce unit in Indo-China) shows its belly modification designed for the fitting of a recce-pod.

La reconnaissance photo fut également très difficile, parce que le viet minh possédait au plus haut degré l'art du camouflage.
Le camouflage naturel explique les résultats décevants obtenus même avec les pellicules à effets infra-rouge ou couleur essayées à l'époque de Dien Bien Phu.

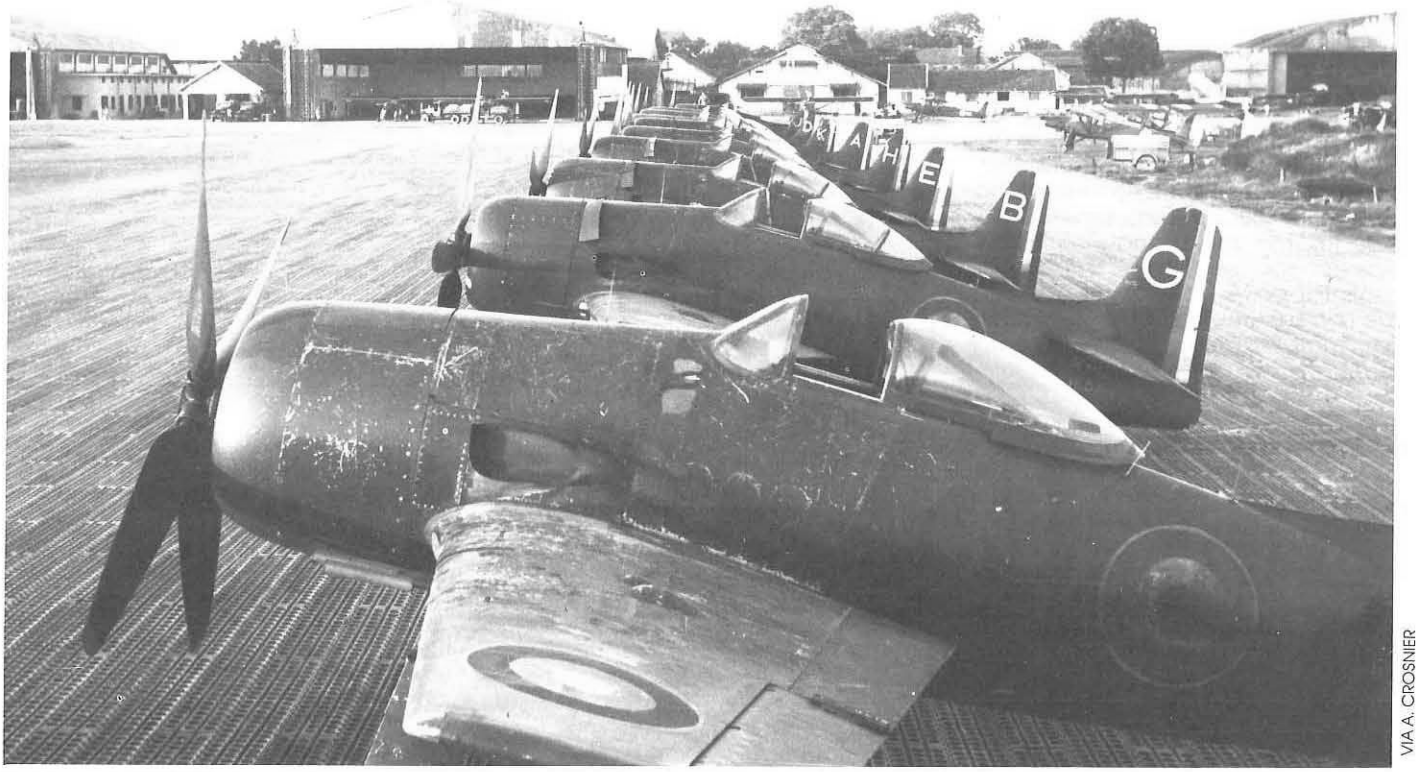
Les problèmes de l'aviation de renseignement en Indochine ne furent pas seulement le fait du terrain et de l'ennemi, mais également des matériels caractéristiques non adaptés à l'Extrême Orient : le B-26 en raison de l'infrastructure qu'exigeait son emploi, et le F8F parce que monoplace, trop rapide et mal équipé pour la navigation par météo médiocre. Quoiqu'il en soit, malgré ces inconvénients, la reconnaissance fit un très gros travail durant le conflit indochinois et si les résultats ne furent pas à la hauteur de l'effort accompli, ce n'est pas du côté des unités qu'il faut rechercher les responsabilités.

(2) Ajoutons à cela pour être exact, les quadrimoteurs P4Y-2S « Privateer » de l'Aéronavale qui effectuaient aussi de la « reco » au profit du commandement en Indochine.

EROM 80

Un objectif typique marqué par le passage des Bearcat. Sur cette photo prise par un avion de l'EROM 80, on note trois points de franchissement d'une rivière : deux ponts, dont un détruit, et un gué. Traités une nouvelle fois par les Bearcat un peu plus tard dans la même journée, tous ces points de franchissements seront rétablis par les « fourmis » viets durant la nuit. Prévoyants, ceux-ci ont déjà stockés des rondins pour la reconstitution à l'écart de la coupure !

A typical Indo-Chinese Bearcat target. On this photograph shot by an F8F of EROM 80, can be seen clearly three river-crossing points : two bridges, one of which has been bombed, and a ford. Pounded one more time during the same day by French AF Bearcats, all these river-crossing points will be rebuilt by the Communists coolies during the night. Ironically enough, the Vietnamese have already started piling-up wood-truncks aside for the rebuilding process...



VIA A. CROSNIER

Neuf Bearcat de l'EROM 80 alignés sur le terrain de Bach Maï, fin 1953. Cette photo est unique en ce qu'elle montre le gros de l'Escadrille ; répartie sur de multiples bases d'Indochine à raison de deux à trois avions par zones, l'EROM 80 montrait rarement tous ses avions à la fois.

Nine Bearcats of Escadrille de Reconnaissance d'Outre-Mer N° 80 seen lined-up at Bach Mai airfield in late 1953. It was very seldom that EROM 80 could put together more than two or three aircraft in the same place the same day, all of this escadrille's F8Fs being normally assigned to different bases.

Escadrille de Reconnaissance d'Outre-Mer n° 80

L'EROM 80 est créée à Bien Hoa, le 1er septembre 1949. Dotée à l'origine de NC 701 « Martinet » puis de Dassault MD 312 « Flamant », elle reçoit dès le 27 mai 1951 six F8F « Bearcat ». Ce type de chasseur a été adapté à la reconnaissance photographique par l'emport d'un bidon photo réalisé par les mécaniciens de l'unité à partir d'un bidon d'essence larguable de 567 l percé de quatre hublots. Le 1er mai 1951, l'unité fait mouvement sur le terrain de Gia Lam. Par la suite l'EROM 80 touche douze F8F modifiés avec des caméras montées dans le fuselage-même de l'avion. C'est l'Adjudant-Chef Freydfond qui monte le premier bidon. Placé trop en arrière, sa vitre de protection se couvre de vapeurs d'huile, rendant la prise de vue impossible. Il est alors déplacé vers l'avant du fuselage. En 1952, l'Escadrille est sous les ordres du Commandant Leforcené qui sera remplacé par le Capitaine Faton. En décembre 1953, le Capitaine Michel Moulin prend le commandement de l'EROM 80. Il disparaîtra en mission le 13 juin 1954, abattu par la DCA viet. Le 10 septembre 1955 a lieu une cérémonie au cours de laquelle est prononcée la dissolution de l'EROM 80.

L'EROM 80 a utilisé entre autre les F8F-1 suivants : numéros 94975 - 94922 - 95224 - 95109 - 95114 - 95092 - 95129 - 95308 - 95322 - 95338 - 95454 - 95484 -

Le F8F-1 N° 922 « Alpha » de l'EROM 80 en train de faire le plein d'essence sur un terrain de desserrement lors de la bataille de Diên Biên Phu.
A F8F-1 of EROM 80 being refuelled on a forward located airfield during the battle for Dien Bien Phu where the French were defeated by the Communists.

ECPA

Escadrille de Reconnaissance Photographique II/19 « Armagnac »

L'escadrille de reconnaissance photographique II/19 est constituée à Tourane le 1er novembre 1951 et touche deux F8F équipés de bidons photo. Le 19 août de la même année, elle reçoit quatre RB-26 Invader. Cette escadrille sera dissoute en Indochine au mois d'août 1955. On connaît à vrai dire assez peu de chose sur son activité opérationnelle.

(à suivre...)

où la solidarité existe toujours...

Fin juin 1954. Dien Bien Phu est tombé depuis le 7 mai et le Vietminh, fort de son succès, se lance maintenant à la conquête du Delta tonkinois.

Tous les moyens aériens disponibles sont mis en action pour tenter d'enrayer le déferlement des forces communistes. L'Aéronautique Navale, pourtant faible en moyens, assure une part importante des interventions.

Aujourd'hui, un dispositif de neuf Helldiver de la Flottille 3 F, sous les ordres de son commandant, le Lieutenant de Vaisseau Fatou, vient d'être catapulté du P.A. BOIS-BELLEAU.

Sitôt en vol, les appareils se regroupent autour de leur leader. Il n'y a que peu de trafic aérien sur le moment, car il est aux environs de 13 h. Une chaleur étouffante règne dans les appareils et donnerait tendance à somnoler. La 3 F est en route pour une mission dans le Nord du Delta.

La formation vole à 4 500 pieds. Tout semble calme quand une voix lointaine, faible, se fait entendre au milieu des grésillements de la radio :
— « Mayday, Mayday... Ici Rita-3... Touché par DCA... Plus maître de mon appareil... Mayday... ».
Le « pacha » de la 3 F a tout de suite réalisé que ce pilote est en difficultés.
— « Rita-3 de Ganga leader... Vous reçois trois sur cinq. Quelle est votre position et votre altitude ?... »
— « De Rita-3... J'ignore ma position. Mon altitude 1 600 pieds. ».
Fatou comprend qu'il lui faut réagir rapidement. Le ton oppressé de la voix démontre un désarroi total.
— « Rita-3... Voyez-vous ce front de cumulo-nimbus. Quelle est votre position par rapport à celui-ci ?... »
— « Ganga leader... Je le voix dans mes onze heures... »
Les Helldiver, quant à eux, voient les nuages dans leurs deux heures...
- « Ganga de leader... Prendre la formation en ligne de front. Ganga vert sur ma gauche. Ganga rouge sur ma droite. Ecart entre les appareils à limite de visibilité, pour obtenir un rateau le plus large possible. Cap provisoire au 310. Descente à 1 800 pieds... Les changements de cap importants ne se feront qu'après ralliement... Stand by... Execute ! »

Au commandement, les patrouilles virent lentement afin de regagner les positions indiquées... Quelques minutes plus tard, les Helldiver de front, couvrent un rateau d'environ cinquante kilomètres. Les pilotes et observateurs arrière fouillent des yeux tant le ciel que le relief en dessous. Vont-ils retrouver l'appareil en détresse.
Brusquement le Lieutenant de la Ferrière s'exclame :
- « Leader de Ganga vert... aperçois avion dans mes une heure... il est plus bas que nous. »
- « Rita-3 de Ganga leader. Nous vous apercevons en dessous de nous. Nous vous rallions. »

En se rapprochant, les pilotes de la 3 F se rendent compte que l'appareil, un Bearcat de l'EROM 80 ne marche que « sur trois pattes ». Il a un bout de plan esquinté, la gouverne bloquée, un débattement très faible en gauchissement et en plus, il vire continuellement, très faiblement, mais il vire...
Fatou ne semble pas du tout sûr qu'il pourra le ramener jusqu'à un terrain de récupération.
- « Torricelli **(1)** de Ganga leader. Sommes en escorte de Rita-3 en difficulté. Demande éventualité « ventilateur » **(2)**. Position actuelle Whisky Fox 697-433. »
- « Ganga leader. Négatif... Tous les « ventilateurs » disponibles en mission. »

Il ne restait plus qu'à tenter l'impossible pour ramener l'avion handicapé. Le pilote, d'ailleurs, semblait plus rassuré.
- « Rita-3 de leader... essayez de réduire la poussée du moteur. Vous pourrez redresser par à coups... »
Rita-3 obtempère et peu à peu, en s'alignant par imitation, le « pacha » de la 3 F s'aperçoit qu'ils se trouvent au cap de l'aérodrome de Gia Lam...
- « Rita-3, il faut tenir ce cap... vous continuez ainsi et vous êtes en alignement de Gia Lam. »
Tous les pilotes de la 3 F couvent des yeux leur protégé. Pourvu qu'il tienne bon. Il tiendra !

Quarante minutes plus tard, Gia Lam se trouve en vue.
- « Rita-3 de Gia Lam Airport... Piste libre. Vous vous présenterez sur la gauche de la piste pour vous crasher... »
Fatou, comme la plupart des autres a réagi. Le Bearcart est ingrat au crash. Il a une fichue tendance à se retourner sur le nez. Pourquoi ne le fait-on pas sauter à 600 m ?...
La tour, maintenant, a pris le Bearcart en main. Il descend lentement et régulièrement...

Mais, la tour change brusquement de tactique :
- « Rita-3 de Gia Lam Airport. Posez-vous avant la bretelle de dégagement, afin d'éviter les réseaux de barbelés...
En effet, la nuit, le terrain était fermé. Des chicanes de barbelés mobiles venaient alors s'ajouter aux réseaux fixes plantés le long des bretelles de dégagement.
Tout se passe très vite. Dès que le pilote a réduit son moteur pour tenter de se poser court. L'avion passe en diagonale. Nez, aile, queue, tout percute le sol et se vomit sur deux cents mètres. Une traînée de flammes... Le Lieutenant Roy, de l'EROM 80 n'était vraiment rentré que pour mourir au bercail...
Fatou, sans ce soucier qu'on l'entende ou non à la radio, laisse tomber : - « C'est trop con !... »
Dix ans plus tard, le Capitaine Roy, chef de l'EPV du CEV de Brétigny, se tuait lors d'une présentation en tonneau, sur Fouga « Magister »... C'était son frère !

René BAIL

(1) Centre de Contrôle Aérien Militaire de Hanoï.
(2) Surnom donné aux hélicoptères de sauvetage.

COLLECTION BOESPFLUG

JABO SUR LE PALATINAT

DEUTSCHE LUFTWAFFE

A Pferdsfeld avec le JagdBomberGeschwader 35 de la Bundesluftwaffe.

par Jean-Pierre Hoehn

L'auteur remercie pour leur coopération sympathique : le Major Albers, le Hauptfeldwebel Zabler et l'ensemble du personnel du 352. Staffel. Merci également au Hauptfeldwebel Stiegler pour son assistance photo en vol.

Dans le petit hall d'entrée du bâtiment plat qui abrite les quartiers du 352e Staffel (escadron) du JagdBomber-Geschwader 35 (35e Escadre de Chasse-Bombardement) trois pilotes et trois KBO **(1)** prennent possession de leur équipement de vol. Casque, masque et cartes de navigation sont enfilés dans un sacoche de toile tandis que chacun passe autour du cou une espèce de veste qui a des airs de gilet pare-balle et sur laquelle sont fixés divers équipements de survie.
En prenant place dans le minibus qui va conduire chaque « crew » (équipage) à son alvéole respectif, l'un des pilotes s'écrie : « En avant pour bombarder la France ! » Oui, c'est bien de cela qu'il s'agit puisque les trois chasseurs-bombardiers F-4F qui vont prendre part à cette mission ont été armés de petites bombes d'exercice bleues ridiculement petites sous l'énorme masse du « Phantom » ; elles seront larguées sur le sol de France, la destination des avions étant le champ de tir de Suippes (Marne).

L'affreux paquebot à vapeur

Les équipages une fois en place dans les Phantom, les réacteurs sont lancés à l'intérieur même des bunkers en béton qui abritent les avions au sol. Tous les contrôles prévol y sont effectués de manière à exposer le moins possible aux coups d'un éventuel ennemi l'avion en état d'immobilisation, lequel est alors particulièrement vulnérable. A Pferdsfeld, les taxiways (chemin de roulement) ressemblent à s'y méprendre à de véritables tobogans et rien des pistes ou des alvéoles ne se trouve à la même altitude tant la base est vallonnée... L'un derrière l'autre les trois F-4F font un dernier arrêt au niveau d'un panneau « last chance » **(2)** placé à quelques mètres de la piste. Là, armuriers et mécaniciens s'affairent une dernière fois, les bombes sont dégoupillées, la sécurité du canon « Vulcan » enlevée, les puits de roues inspectés... ultime et dernier contrôle avant l'envol.
Alignés en bout de piste, presque emboîtés, les Phantom sont maintenant au point fixe. Ce sont six turboréacteurs de quelque 8 tonnes de poussée chacun qui se mettent bientôt à gronder, faisant trembler l'air, le sol et les corps. Freins lâchés, piste avalée, sitôt en l'air et vu du sol, le passage de la P.C. (post-combustion) à la puissance maximale à sec fait place à un énorme panache de fumée noire qui permet de suivre longtemps encore chacun des avions.

Les équipages allemands sont unanimes sur ce point : le Phantom est trop visible dans le ciel. Par sa taille, d'abord, qui est supérieure à celle des chasseurs utilisés en Europe de l'Ouest, par la fumée émise par ses moteurs, enfin, qui rend l'avion facilement repérable par ciel clair. Il existe un surnom en vogue au JaboG 35 pour désigner le Phantom : « l'affreux paquebot à vapeur »... On ne pouvait trouver mieux tant il est vrai que si tous les moteurs américains fument ceux du F-4 battent tous les records de pollution visible ! (NDLR : à ce sujet-là rendons hommages aux motoristes européens dont les moteurs sont beaucoup plus « propres »). On pense sérieusement, cependant, dans la Bundesluftwaffe à remédier au problème des émissions de fumée du Phantom en y apportant des modifications qui seraient réalisées sur place. Précisons, d'ailleurs, à ce sujet que le F-104G « Starfighter » aussi utilisé par la Luftwaffe, et qui est équipé d'un moteur très semblable à celui du F-4F,

(1) KampfBeObachter : observateur-radariste
(2) « dernière chance »

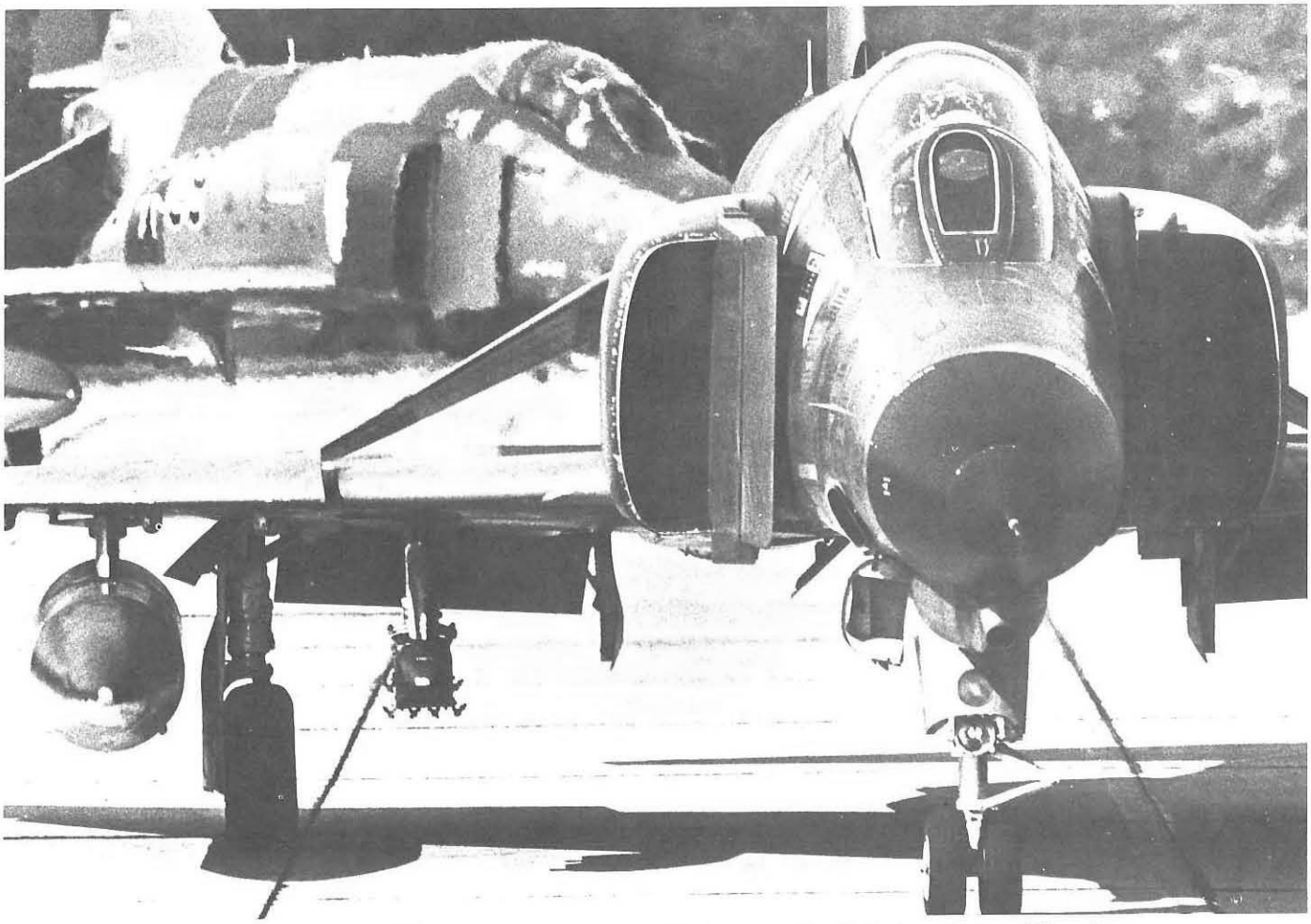
n'est en rien aussi « sale » que le Phantom et, qu'à la limite, cet avion fin et rapide est pratiquement invisible.
Au terme d'une heure et trente minutes de vol, les trois F-4F sont de retour de Suippes. Les cheveux collés par la sueur, les visages marqués par quelques manœuvres brusques, les équipages du JaboG 35 sont contents de leur mission. Le temps était beau sur l'objectif où ils ont d'ailleurs rencontré d'autres Allemands... des F-104G en attente de l'autorisation de larguer leurs bombes. Quant à la question de savoir s'ils ont rencontré des Mirage, on répond que non. D'ailleurs, l'essentiel de la mission s'étant déroulé en BA (traduire : basse altitude), il aurait été exceptionnel, en temps de paix, d'être intercepté. Et même si cela avait été, le Phantom excellant en basse altitude il se serait montré une proie difficile pour le petit avion français (entendez : le Mirage III). Ceci dit, aux fins d'entraînement, de retour dans l'espace aérien allemand les trois F-4F se sont quand même livrés à quelques exercices ACT **(3)**, question de brûler aussi l'excédent de kérosène...

Des missions polyvalentes

Il faut préciser à ce sujet que si la mission principale du JagdBomberGeschwader 35 est l'appui-sol conventionnel, dans un deuxième temps il est aussi capable d'assurer des missions de défense aérienne ; ou disons plutôt de supériotié aérienne (Air Superiority) puisqu'à l'heure actuelle la défense aérienne telle qu'on la pratiquait dans les années cinquante n'a plus de raison d'être.
Le but principal des exercices ACT tels qu'ils sont pratiqués au sein du JaboG 35 ont notamment pour objet d'enseigner à un équipage l'art et la manière de se débarrasser d'un intrus placé dans sa queue et cela plus que d'apprendre à assaillir systématiquement un adversaire. Afin de permettre l'accomplissement de cet entraînement on trouve maintenant dans les escadres de la Bundesluftwaffe un certain nombre de F-4F ornés de zones oranges, rouges ou mêmes blanches placées tant sur le dos du fuselage que sur les empennages (cf. aussi AIR FAN N° 1 page 18). Ces marques qui permettent de distinguer l'ami de l'ennemi dans un combat tournoyant simulé ont aussi pour rôle secondaire de souligner les parties vitales de l'avion visé en phase de tir afin de mieur cadrer la cible. Bien entendu, en cas de crise ou d'hostilités toutes ces marques ainsi que les insignes d'escadre peints sur les flancs des avions seraient effacés.

Départ en mission, le Capitaine (Hauptmann) Marr, pilote, et l'Adjudant (Feldwebel) Stiegler, ancien mécanicien sur F-104G devenu KBO, prennent place dans leur F-4F.
Out for a bombing drill, Hauptmann Marr (pilot) and Feldwebel Stiegler (WSO) are seen boarding a JagdBomberGeschwader 35's Phantom.

(3) Air Combat Training : entraînement au combat aérien



DEUTSCHE LUFTWAFFE

La masse imposante du Phantom mise en valeur au 300 mm...

The huge size of the F-4F enhanced using a 300 mm lens...

R. STIEGLER

COLLECTION J.-P. HOEHN

J.-P. HOEHN

J.-P. HOEHN

Ci-dessus, une pose très « buck » pour le photographe avant le départ en mission. On note le matricule de l'avion reproduit sur la partie supérieure droite des bidons (38+58). **Page ci-contre, de haut en bas,** les nouveaux « Albatros » de la Chasse allemande : une patrouille de Phantom décorés de la croix baltique, emblème actuel de la Luftwaffe hérité des Jasta de la 1re Guerre Mondiale. Au centre, portant les couleurs du 35e Tactical Fighter Wing de l'U.S.A.F., un F-4F (s/n 72-1122) servant à l'entraînement des pilotes de Phantom allemands à George AFB (Californie). L'appareil qui appartient au DtLwAusbGrp-USA de la Luftwaffe ne porte pas son matricule attribué, 37+12. En bas, remontant l'un des taxiways en pente de sa base de Pferdsfeld, un F-4F du JaboG 35 part pour une mission de bombardement ; on note les petites bombes SAMP bleues montées sous l'un des pylônes. **Ci-dessous,** lors du TAM'78, quatre F-4F du JaboG 35 s'apprêtent à décoller.

Above : a crew of JaboG 35's 352. Staffel poses for the camera of Jean-Pierre Hoehn before leaving for a bombing drill. Of note is the aircraft's serial number reproduced on the starboard upper part of the drop tanks. **Left page, from top to bottom** : the new Luftwaffe's wings pictured in flight by Hauptfeldwebel Richard Stiegler, a WSO belonging to JBG 35. Adorned with the German black crosses, the Phantom has a much sinister appearance. Centre : a Luftwaffe's F-4F, pictured at George AFB, sporting the colours of the U.S.A.F. 35 th TFW. Such Phantoms are used within the German AF training wing USA by all the Luftwaffe's pilots going through the F-4F training syllabus. Bottom : rolling up on one of Pferdsfeld's scenic taxiways, a JBG 35's Phantom is seen leaving for a bombing mission. Of note on the wing pylons are the practice bombs dispensers. **Below** : a quartet of JBG 35's F-4Fs seen hotting up their engines on Wildenrath's runway

J.-M. GUHL

L'avion...

Au sein de la Luftwaffe, le F-4F n'est pas et ne sera pas introduit en aussi grand nombre que le fut, à ses débuts, le F-104G « Starfighter ». Il y a cependant, à l'heure actuelle, un nombre identique d'unités équipées de F-4F et de F-104G ; à savoir : quatre escadres de F-4F (deux d'appui tactique conventionnel et deux de chasse et de supériorité aérienne) et quatre escadres de F-104G (appui-sol conventionnel et nucléaire). Pour mémoire, on se doit également d'ajouter les deux escadres de reconnaissance tactique équipées de RF-4E. Tout a d'ailleurs commencé avec ce dernier modèle qui fut, en fait, le premier modèle de Phantom mis en service dans la Bundesluftwaffe **(4).** Ils servirent, au sein de l'aviation allemande, à remplacer la totalité des RF-104G (version de reconnaissance du Starfighter), le reliquat de ceux-ci ayant depuis été repassé soit aux Marinefliegern de la Marine allemande, soit à d'autres pays de l'O.T.A.N. Une fois ses deux escadres de reconnaissance équipées — les AKG 51 de Bremgarten et AKG 52 de Leck — la Luftwaffe, assez satisfaite des performances du Phantom, décida, vers la fin des années soixante, d'acquérir chez McDonnell Douglas un certain nombre de version de chasse du F-4 pour rééquiper d'autres unités, principalement des unités dotées de F-104G ou de FIAT G.91. Avec le recul de l'histoire, on peut dire que cette décision intervint alors que le Starfighter connaissait des heures particulièrement sombres en R.F.A. mais elle faisait aussi suite au souci de l'Etat-Major de la Bundesluftwaffe d'assurer une transition matérielle plus sûre entre le F-104G et un autre avion de combat biplace nettement plus sophistiqué dont on se préoccupait déjà dans les bureaux d'études allemands : le Panavia « Tornado »...

On passa donc ordre en 1969 chez McDonnell Douglas d'une commande de 175 Phantom qui allaient se voir attribuer la désignation américaine de F-4F. A l'origine, le F-4F était une version du Phantom identique au F-4E de l'U.S. Air Force, mais simplifiée au niveau de l'équipement électronique, avec cependant une innovation technique au niveau des bords d'attaque d'ailes... En effet, le F-4F fut le premier Phantom à être doté de becs de combat mobiles sur toute la longueur du bord d'attaque des ailes. Ces « wing slats » développés pour assurer un accroissement de la manœuvrabilité de l'avion en combat — ils permettent d'effectuer des évolutions serrées jusqu'à 8,5 G — furent ainsi, à l'origine, une particularité distincte des F-4F. Ils ont été, depuis, introduits en « retrofit » sur la plus grande partie des F-4E de l'U.S.A.F. et sur tous les F-4E nouvellement produit. Sans vouloir réitérer les erreurs commises, par transformations excessives, sur le F-104G, on parle cependant déjà, à propos du F-4F, d'un « kit » électronique qui serait monté sur les Phantom allemands afin d'en accroître les possibilités d'intervention tous-temps. Cet ensemble d'avionique pourrait être acheté aux Etats-Unis.
Comme l'on s'en doute, comme dans le cas des pilotes de F-104G qui sont formés aux Etats-Unis sur la base de Luke AFB (Arizona), les pilotes de F-4F sont entraînés également en Amérique du Nord mais sur la base californienne de George AFB. Là les pilotes de la Bundesluftwaffe reçoivent un entraînement « système d'armes F-4F » uniquement dans le cadre duquel ils apprennent à manier leur avion dans toutes les configurations possibles, avec un instructeur en place arrière, d'abord, puis avec un WSO (Weapons Systems Operator), dans une phase ultérieure. Environ quinze des premiers F-4F allemands ont été livrés directement à l'échelon F-4F de l'Ausbildungskommando USA de la Bundesluftwaffe à George AFB dans leur camouflage allemand mais aux couleurs (codes et insignes) de l'U.S.A.F. Depuis 1976, cependant, la Luftwaffe ayant rachetée une huitaine de F-4E directement à l'U.S. Air Force précisément pour l'entraînement à George AFB, Les F-4F restants en Amérique ont depuis regagné la République Fédérale.

Si, comme nous l'avons indiqué plus haut, la mission « strike » (attaque nucléaire tactique) de la Bundesluftwaffe est actuellement le domaine exclusif des F-104G, elle sera cependant reprise, dès le début des années quatre-vingt, par le « Tornado ». Dans cette optique, on peut déjà voir à Pferdsfeld au milieu des pilotes et navigants de F-4F les futurs pilotes de ce nouvel avion de combat dont la Royal Air Force est en passe de toucher les premiers exemplaires... Ils viennent de l'aéronautique navale allemande (Marineflieger) laquelle — aussi curieux que cela puisse paraître — sera la première en R.F.A. à toucher des Tornado de série. Ces pilotes de l'aéronavale allemande sont donc au JaboG 35 pour se familiariser avec les chasseurs biplaces et en même temps s'habituer à voler avec un KBO sur siège arrière ; c'est ce même KBO qui héritera d'une bonne part du travail normalement échu au pilote sur F-104G, avion sur lequel ces mêmes « marins-pilotes » ont encore aujourd'hui tout à faire, c'est-à-dire : piloter, naviguer, lâcher ses bombes au but, surveiller ses arrières et beaucoup d'autres choses encore... Bref, avec le Phantom la Luftwaffe donne l'impression qu'elle a réalisé-là un bon choix. L'avion est apprécié par ses équipages bien que, comme nous l'a dit un pilote de F-104G (et fier de l'être, en plus !), les Phantom connaissent actuellement un taux d'accident supérieur à celui des Starfighter, abstraction faite, bien sûr, dans ce calcul des années noires qui ont marqué les débuts opérationnels du « 104 » dans l'histoire de la Bundesluftwaffe.

(4) 88 appareils de type RF-4E furent achetés par la Bundesluftwaffe pour être livrés aux AKG 51 et 52.

J.-M. GUHL

Atterrissage à Wildenrath lors du TAM'78 de l'O.T.A.N.

A JBG 35 Phantom seen landing at RAF Wildenrath in 1978.

Ci-contre, un Canadair Sabre Mk.6 (CL-13) du JagdGeschwader 73 vu au début des années soixante. Juste visible sur la dérive est l'insigne de l'escadre ; celui-là même aujourd'hui porté par les Phantom du JBG 35. Les codes en « JC » suivis de trois chiffres étaient alors indicatifs du Geschwader. **En bas de page,** un des FIAT G.91R/3 du LeKG 42 (422. Staffel) vu à Cambrai lors d'un échange d'escadron en septembre 1974. Peu après le LeKG 42, en passant sur F-4F, allait devenir JBG 35.

***Right** : a Canadair Sabre Mk.6 belonging to JG 73 pictured in the early 60s, just after the Geschwader's inception. Not very conspicuous on the fin is the wing's emblem, the very same sported today by JBG 35's F-4Fs. The black « JC » fuselage codes followed by three digits were particular to JG 73's aircraft. **Bottom** : a FIAT G.91R/3 of LeKG 42 seen at Cambrai AB in France while on a squadron exchange.*

COLLECTION J.-P. HOEHN

Des débuts difficiles mais tenaces...

On a parfois du mal de nos jours à s'imaginer ce qu'a pu être la création d'une unité de chasse dans un pays qui, comme l'Allemagne de l'Ouest, est sorti battu et désarmé de la 2e G.M. et qui, partant de rien ou presque, s'est remis au travail, à partir de 1956, pour assembler pièce après pièce les éléments de ce qui allait devenir la « Nouvelle Luftwaffe », c'est-à-dire, la Bundesluftwaffe ou aviation militaire de la République Fédérale, puisque c'est son titre actuel.

Pour une unité comme le JaboG 35, ces débuts un peu folkloriques (au sens figuré du terme) sont en réalité encore très proche dans le temps. Vu avec le recul dont nous disposons aujourd'hui, l'on peut dire véritablement que ces début ne furent pas faciles. La mise sur pied de cette unité se fera par étapes successives. C'est d'abord en 1960 que l'escadre devint réalité matérielle, précisément sur le terrain d'Oldenburg. Son parc aéronefs se composait alors en tout et pour tout de quatre Canadair Sabre Mk.4. L'affectation future de l'escadre devait être la base bavaroise de Leipheim, où à cette époque les travaux d'aménagement étaient fort avancés. Cependant, une fois ces derniers achevés, ce fut la base de Pferdsfeld qui fut définitivement retenue pour abriter l'escadre. En fait de douloureux retour de manivelle, tout y était... A Pferdsfeld, alors, c'était la désolation. La piste, bien qu'achevée, avait été recouverte en grande partie par un produit chimique destiné à mieux aplanir les dalles de béton. Si cela s'avérait utile par temps froid, l'été, par contre, lorsque la température montait ou lors de fortes pluies, ce produit devenait mou et transformait la piste en une véritable patinoire sur laquelle chaque décollage et atterrissage devenait une dangereuse partie de glissade. De plus, radar, GCA **(5)** ou autres aides à la navigation n'étaient que rarement disponibles et, lorsqu'ils l'étaient, leur fonctionnement était plus que douteux. Les casernements n'étaient qu'un énorme chantier et ceux qui ne vivaient pas sous les tentes, dormaient alors dans des locaux sans chauffage et sans eau... Et pourtant, le matériel aéronautique était disponible, on volait coûte que coûte dès que le temps le permettait. Lorsque l'on inaugura l'installation définitive du terrain en grandes pompes, l'escadre disposait à peine de vingt avions ; cela sans dire, qu'afin de satisfaire aux normes opérationnelles O.T.A.N., on s'efforça d'« emprunter » à d'autres unités les avions qui manquaient...

Lorsque tout fut enfin en place, l'escadre prit la dénomination de JagdGeschwader 73 (JG 73), sa mission étant définie comme suit : contrôle de l'espace aérien qui lui était assigné ainsi, qu'en cas de guerre, la destruction des avions ennemis qui s'y trouveraient. C'est à cette même

(5) GCA = Ground Control Approach ou approche guidée par radar d'un avion en atterrissage.

J.-M. GUHL

R. STIEGLER

De haut en bas, silhouette familière mais cocarde assez peu courante dans le ciel d'Allemagne : un F-4E appartenant au 117e Pterigha de l'Elliniki Aeroporia (armée de l'air grecque) en échange avec les F-4F du JaboG 35 de Pferdsfeld. **Au centre,** un F-4F décoré de l'insigne à la croix patée bleue du JBG 35 quitte son bunker de Pferdsfeld. **En bas,** sur le parking du JBG 35, des Phantom grecs de la 117e Escadre venus tout droit de leur base d'Andravidha.

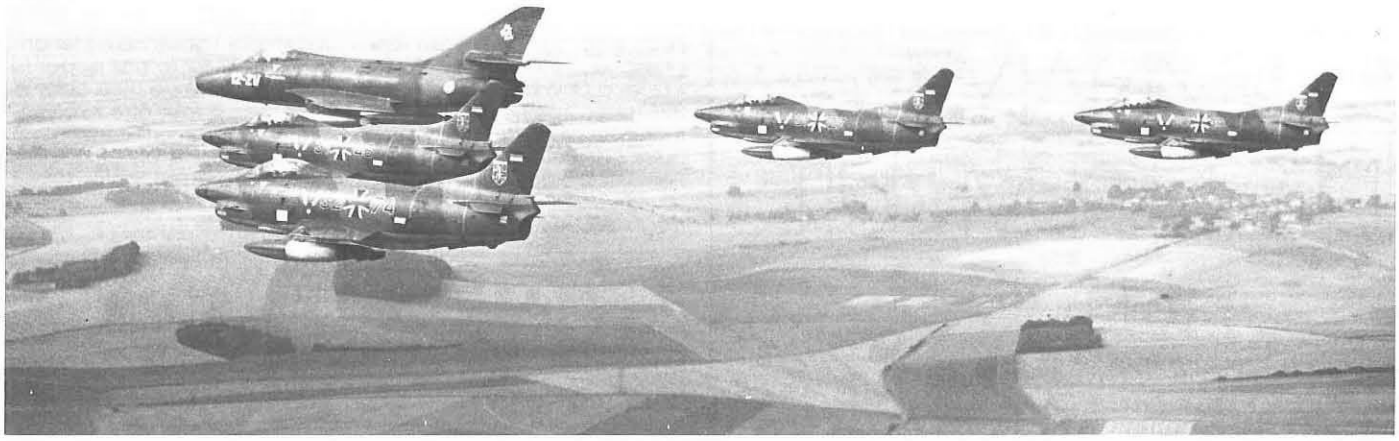
***Left** : quite out of place in the German skies, a Phantom of the 117th Wing of the Hellenic Air Force while on a squadron exchange with the F-4Fs of Luftwaffe's JBG 35. **Under** : a JBG 35 Phantom taxying out of is concrete hangarette at Pferdsfeld the wing's badge can be seen on the air intake. **Bottom** : lined-up on the Pferdsfeld flight-line, a group of Greek F-4Es (ex-USAF) belonging to the 117th Pterigha (HAF) based at Andravidha.*

LeKG 42, LeichtesKampfGeschwader (escadre légère d'appui tactique), par opposition aux escadres de F-104G lesquelles remplissant des missions presque identiques gardaient le titre de JagdBomberGeschwader, en abrégé : JBG. Autre changement curieux datant de la même époque, le 421. Staffel (ou premier escadron) fut chargé exclu sivement de l'appui tactique, alors que le 422. Staffel (ou deuxième escadron) était, lui, chargé de la reconnaissance aérienne tactique, le G.91R disposant dans son nez d'une batterie de caméras. Ce rôle d'escadron « reco » ne prit fin qu'avec l'établissement, en 1971, des escadres de reconnaissances dotées de RF-4E. Le « Gina » avait bien

époque que l'escadre reçut son surnom de « Chasseurs du Palatinat », la base de Pferdsfeld étant située dans cette province d'Allemagne.
En octobre 1964, avec le début de la transition d'un des escadrons du JG 73 sur FIAT G.91R/3, l'escadre devint JaboG 42, ou JagdBomberGeschwader 42, avec pour nouvelle mission l'appui au sol, tout au moins pour son escadron nouvellement équipé du petit avion italien. En avril 1966, ce fut au tour du 2e escadron de percevoir des « Gina » — surnom affectueux donné au G.91 par ses pilotes. Pour le Sabre sonnait l'heure de la retraite après que l'escadre ait accumulé 42 500 heures sur ce type d'avion. En mai 1967, comme pour compliquer plus encore le travail des historiens, un nouveau changement intervint dans la dénomination de l'escadre. De JBG 42 celle-ci devint

J.-P. HOEHN

J.-P. HOEHN



A. CROSNIER

Telle une poule avec ses poussins, un Super Mystère B.2 de l'E.C. 2/12 « leade » Une patrouille de G.91 du Le KG 42 dans le ciel du Nord (région de la Sensée) en septembre 74.

Resembling a hen with her chicks, a French AF Super Mystère of EC 2/12 « Cornouaille » leads a formation of LeKG 42's G.91 over the Wasnes-au-Bac region, north of Cambrai (1974).

des défauts, c'est vrai, mais on l'aimait bien quand même, même si son manque de performance et ses possibilités tous-temps en limitaient les possibilités opérationnelles (NDLR : N'allez, surtout pas, Jean-Pierre Hoehn, dire cela aux pilotes portugais ; vous les fâcheriez, eux qui au « Tiger Meet 78 » on remporté le concours de bombardement tactique avec des G.91R/3 , en dépit de la « crasse » la plus dense sur l'objectif). Le LKG 42 fit, cependant, réaliser au petit FIAT ce qu'aucune unité de F-104 ou de F-4 n'était capable de faire : mener à bien des missions d'entraînement opérationnel à partir d'une portion d'autoroute (sans péage), comme ce fut le cas en août 1973. En d'autres termes, la survie de l'escadre pouvait ainsi, le cas échéant, être assurée par delà la destruction de son terrain et de sa base.

En 1975, le glas des années « maigres » s'annonçait avec l'arrivée imminente des Phantom. C'est dès cette époque, en effet, que pilotes et mécaniciens furent conviés à sonder les mystères du nouvel avion. C'est le 11 avril de l'année seulement que le dernier FIAT quittera l'escadre et Pferdsfeld, alors que de LKG 42 l'escadre devenait — peut être définitivement — JBG 35. Depuis lors, le F-4F a été parfaitement maîtrisé par l'escadre, 20 000 heures de vol ayant été effectuées à ce jour sur Phantom, et cela sans aucun incident. L'escadre, quant à elle, totalise depuis sa création plus de 200 000 heures de vol ; cela en presque vingt années. Aujourd'hui, à Pferdsfeld, le plus passionnant est de trouver parmi les pilotes du JaboG 35 des pilotes ayant volé avec l'escadre depuis ses débuts. C'est le cas, notamment, aujourd'hui du Major Huller, un vétéran qui a volé sur Sabre, G.91 et F-4F et qui a atteint, en 1979, le cap des 4 000 heures de vol. C'est ce même pilote qui, d'ailleurs, eut l'honneur de livrer à l'escadre le dernier des F-4F destiné au JaboG 35, le 38+75 (N° 72-1285) baptisé « Spirit of Co-operation » à sa sortie de l'usine McDonnell, à Saint-Louis dans le Missouri.

Parlons « Squadron Exchange »

Lors de notre visite à Pferdsfeld, accrochée au-dessus de la porte d'entrée du 352. Staffel, une pancarte manifestement fabriquée à la hâte était décorée d'étranges hiéroglyphes parfaitement illisibles... Nos connaissances aéronautiques aidant — une petite cocarde bleu-blanc-bleu ornait la partie supérieure de la pancarte — nous découvrîmes bien vite qu'il s'agissait là d'une phrase écrite en grec, le texte voulant à peu près dire : « Bienvenue à nos amis grecs »... Effectivement, ces alliés « sudistes » de l'O.T.A.N. avaient osé s'aventurer sous les cieux capricieux de Rhénanie-Palatinat ; et pour six semaines encore, loin, très loin du ciel bleu de la Méditerranée ! Avec eux, six F-4E et tout leur personnel technique. Ces F-4E ont tous été hérités au titre de l'aide américaine. L'on ne peut d'ailleurs se tromper : tous les avions ont gardé leur camouflage U.S.A.F. d'origine sur lequel ont été rapporté les insignes de nationalité grecs ; de plus, par endroit les « star and bars » américaines apparaissent au travers de la peinture.
Parmi les roux et blonds Allemands, les équipages helléniques font tache d'encre (de Chine...) avec leur teint mat et leurs énormes moustaches noires. Les combinaisons de vol respectives contrastent aussi beaucoup : orange vif pour les pilotes allemands, vert olive (et américaines) pour les pilotes grecs...
Le but de cet échange d'escadrons est identique à celui de tous ceux qui se pratiquent fréquemment entre unités des pays de l'Europe de l'Ouest ou de l'O.T.A.N., c'est-à-dire, meilleure intégration dans le concept de la défense commune, échange d'expériences au niveau des pilotes et du personnel technique, mais aussi rapprochement au niveau des relations humaines entre hommes de cultures différentes défendant pourtant la même cause, etc...

Il est curieux et enrichissant, pour un observateur non-averti, de voir voler les « Helléniques » et les Allemands côte à côte lors de missions communes. A l'approche, par exemple, le F-4E grec est toujours trop court ou trop long ; au décollage, par ailleurs, le gros oiseau semble aussi quelque peu réticent à prendre son vol. Il faut dire pour la défense des équipages grecs que le F-4F est probablement le système d'armes le plus complexe actuellement en service en sein de l'Elliniki Aeroporia (Hellenic Air Force) ; c'est un fait. Autre argument en faveur des Héllènes, dans ce cas particulier, le terrain de Pferdsfeld est, aux dires des pilotes du JaboG 35, eux-mêmes, le terrain de la Luftwaffe le mieux camouflé de R.F.A. Répondant au vieux concept « NATO » qui prévoit la séparation géographique des casernements proprement dits de la base elle-même, le terrain de Pferdsfeld se « case » littéralement dans une dépression du relief palatin. Tout y est vert mat et noir. Anecdote intéressante liée à ce camouflage, lors d'exercices d'attaque de la base conduits par des équipages étrangers, la meilleure des défenses consiste à débrancher la balise TACAN **(6).** L'on obtient ainsi une défense passive sans égale, les avions passant au-dessus ou bien à côté de la base sans la voir... ou alors trop tard pour simuler une attaque à la bombe. Inutile de dire qu'une fois l'effet de surprise gaspillé, en cas de conflit, une seconde passe s'avèrerait beaucoup plus risquée...
Le bon côté de la médaille, lors d'échanges d'escadrons avec les Grecs, c'est bien évidemment, pour les équipages du JaboG 35, de « descendre » vers le sud. Là-bas, le principal attrait — outre les festivités locales — est sans doute la possibilité qui existe de pouvoir mener à bien des missions à 300 pieds/sol (traduisez : 100 m d'altitude environ), limite pratiquement identique à celle qui serait utilisée en temps de guerre, mais qui, au-dessus du territoire nord-européen ordinairement, vu la météo généralement plus que moyenne, sont difficiles à pratiquer en toute sécurité et sans nuisances. Il existe également en Grèce un autre plaisir non-négligeable pour les équipages allemands, celui de voler dans un espace aérien relativement serein et bien moins « métallique » que celui de l'Allemagne de l'Ouest, l'un des plus encombrés du monde.

(6) TACAN = système de radio-navigation militaire à courte portée permettant à un pilote de retrouver sa base quel que soit le temps.

ANALYSE DES NOUVEAUTES DU MOIS

HELLER : Dassault Mirage IIIB/IIIC au 1/48e : une première bien réussie.

C'est avec impatience que nous attendions la sortie de cette première maquette de la nouvelle série Heller au 1/48e, et nous devons admettre que nous avons eu une heureuse surprise en ouvrant cette boîte. Manifestement, la maison Heller à mis un point d'honneur à montrer ce dont elle était capable en se lançant dans le domaine du 1/48e.

Le plastique utilisé est d'un gris pâle, plus clair que celui dont nous avions l'habitude ; nous nous sommes d'ailleurs laissé dire que cette nouvelle couleur avait été choisie spécialement pour faciliter le travail du maquettiste. La gravure est extrêmement fine, bien qu'en relief, et les cristals sont d'une transparence parfaite ; la forme de la verrière du Mirage IIIC, si difficile à reproduire, est magnifiquement représentée et son épaisseur est juste ce qu'il faut pour un avion moderne.

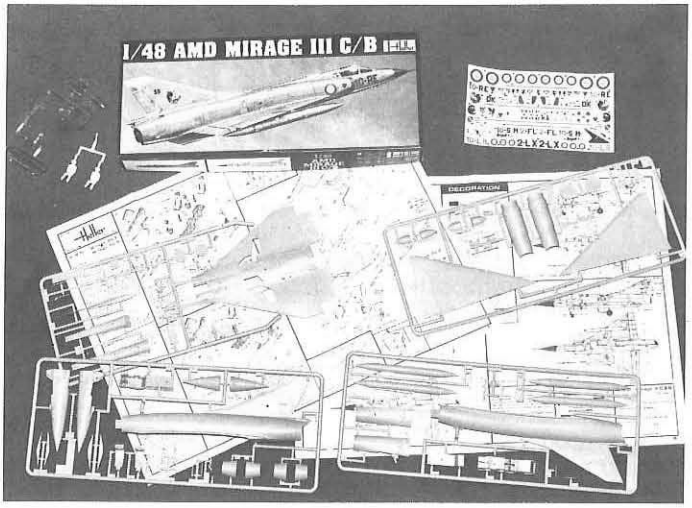
Les dimensions sont exactes, et Heller a fort bien réussi la cambrure du bord d'attaque de l'aile qui est un trait caractéristique du Mirage III. Les feux de position sont des pièces transparentes rapportées ; sur l'avion original, les feux sont teintés et on aura intérêt à en sculpter de nouveaux dans des morceaux de plastique transparent teinté en rouge (à gauche) et en vert-bleuté (à droite).

Les deux postes de pilotage (monoplace et biplace) sont bien reproduits, mais il est souhaitable d'en parfaire l'aménagement. Les sièges éjectables sont exacts dans leur forme, mais il leur manque tout le « brêlage » du pilote (on pourra s'inspirer de la photo parue dans AIR FAN n° 3, page 49). Le train d'atterrissage avant est particulièrement bien réussi, mais l'intérieur de la trappe devra être détaillé.

En ce qui concerne le train principal, les roues sont bien représentées, avec leurs blocs de freins ; les jambes, quant à elles, gagneront à voir leurs compas détaillés et les conduits hydrauliques ajoutés ; Heller mérite une mention spéciale pour la façon dont les trappes et les logements ont été reproduits.

Un bon point également pour la tuyère du réacteur ATAR 9 dont les paupières de post-combustion sont très réalistes.

La planche de décalques est d'une qualité rarement atteinte par Heller et ne comporte pas moins de 102 éléments différents, rappelant les plus belles réalisations de Modeldecal. Cette planche permet de choisir sa décoration parmi six avions différents : un MIIIC aluminium de l'E.C 1/10 « Valois », un MIIIC bleu de l'E.C 2/10 « Seine », un MIIIC camouflé de l'E.C 3/10 « Vexin » (sans insignes), un MIIIB de l'E.C.T. 2/2 « Côte d'Or », un MIIIB du CIFAS 328 (avec insigne incomplet : il manque le détourage jaune autour de l'aigle) et, sujet original, un MIIIB de l'E.C 3/2 Alsace en 1963/64 (voir AIR FAN n° 2 page 9). On peut toutefois regretter que les Mirage IIIC proposés soient tous les avions de la 10e Escadre et (que les gens de Creil nous pardonnent) nous aurions aimé voir au moins un avion de la 5e Escadre, avec leurs dérives si colorées.



A propos de couleurs, les amateurs pourront essayer le Mirage IIIB camouflé (n° 204, 2-FU) qui vole actuellement à l'E.C.T 2/2 « Côte d'Or » de Dijon et dont une photo est parue dans notre n° 7 page 10.

Les critiques que l'on peut formuler ne s'appliquent pas spécialement à cette maquette, mais sont plutôt des réflexions d'ordre général concernant la série au 1/48e. Nous aurions aimé que Heller utilise la technique de l'électro-érosion pour réaliser la gravure en creux plutôt qu'en relief, égalant ainsi les meilleurs fabricants japonais ; ce procédé est particulièrement justifié par l'échelle. En ce qui concerne l'assemblage nous avons été surpris par l'absence de tenons de fixation sur le nez et par le faible nombre de ceux-ci sur le fuselage ; il faut être extrêmement prudent en assemblant les composants principaux de la cellule, et ce petit défaut aurait pu être éliminé par la présence de quelques points de fixation situés aux endroits stratégiques. Souhaitons que sur les prochaines maquettes au 1/48e ce petit problème soit résolu, d'autant plus que le choix entre deux versions n'est pas fait pour faciliter l'assemblage. Nous avons regretté, enfin, que les tableaux de bord et les consoles du poste de pilotage doivent être peints à la main ; à cette échelle, nous aurions aimé trouver ces éléments sur la planche de décalques.

On le voit, les critiques sont mineures au regard de la qualité de cette maquette qui nous est par ailleurs offerte au prix raisonnable de 35 F. Nous sommes heureux que Heller ait choisi le Mirage III pour effectuer son entrée sur le marché 1/48e, et ce d'autant plus que, pour la première fois, la possibilité nous est offerte de construire une version biplace. C'est pourquoi nous aurons à cœur de revenir en détail sur cette belle maquette dans un de nos prochains numéros. M.GERARD

ESCI : McDonnell-Douglas F/A-18 « Hornet » au 1/48e : le premier du genre

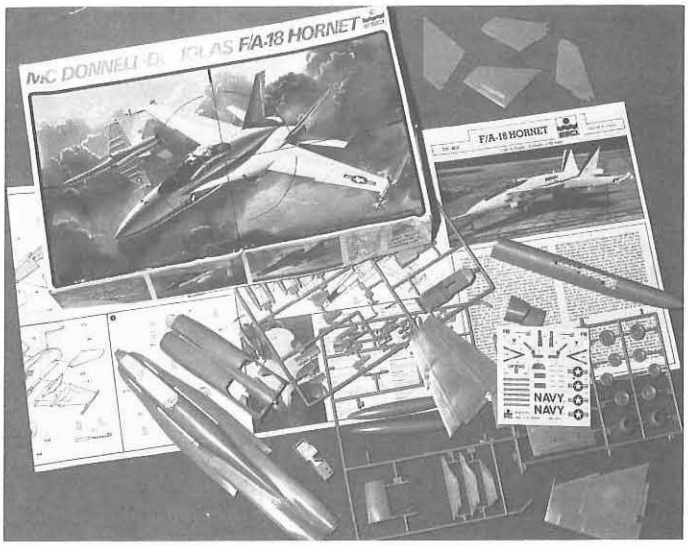
Pour la majorité des maquettistes, les maquettes de prototypes sont toujours assez mal perçues. La raison en est simple : il y a loin des vols d'essais à la mise en service et, par conséquent, bien des changements peuvent intervenir dans les formes de l'avion de série, donc rendre votre maquette encore un peu moins agréable à assembler sachant le nombre de modifications qu'il faudra lui apporter...

Nous avons fait abstraction de tout cela en ouvrant la boîte d'ESCI. Aucun doute, à la découverte, la maquette est jolie ; un rapide assemblage à sec permettra, d'ailleurs, de réaliser à quel point la firme italienne a su reproduire les lignes évolutives complexes du F-18 dont la griffe McDD n'a pas complètement gommé l'empreinte du créateur original de l'avion : Northrop.
Question assemblage, ESCI a bien réussi son F-18. Avec une notice bien faite, l'assemblage des quelque 150 pièces qui forment le kit ne pose aucun, ou presque pas, de problème. Cependant les axes de moulage retenus pour pouvoir reproduire les formes particulièrement mouvementées des avions du style F-14 à F-18 font que l'on aura (lorsque l'on est méticuleux) quelques difficultés de finitions compliquées, de plus, par la présence de « rotassures » (dépressions locales causées par la contraction excessive du plastique au démoulage) localisées sur des pièces où le polissage nécessaire aura raison d'une gravure relativement fine.

Du côté des détails que l'on se doit de trouver dans une maquette au 1/48e, le F-18 d'ESCI a droit à 15/20. Pas plus, car à l'examen de certaines pièces on sera déçu du « som-

maire » sinon de la naïveté apporté à leur réalisation. Paradoxalement, en effet, si ESCI fournit des puits de roues indépendants, ceux-ci sont détaillés d'une façon si curieuse (on dirait des composants électroniques vus en plan !) qu'on aura intérêt, si l'on est paresseux, à cacher tout cela à la vue en montant sa maquette atterrisseurs repliés ! Le plus mauvais point de ce F-18, qui dans l'ensemble est une bonne maquette dans la moyenne des années soixante-dix, se situe au niveau du raccord entre le fuselage inférieur et les entrées d'air. Une photo à l'appui (voir bibliographie plus loin), il sera facile à chacun de voir de quoi il retourne. Le détail qui cloche à trait aux pièces 25B et 26B qui manquent notoirement de matière ; elles sont dans la réalité très épaisses. De même, il manque les petites entrées d'air supplémentaires situées en arrière des vannes à écoulement limite (pièces 19B et 20B), à peu près au niveau de la naissance de l'aile.

Toutes ces améliorations demandent du travail, mais elles sont indispensables. Elles ne seront cependant pas grand chose en regard du plus mauvais des mauvais points de notre F-18 : la verrière. Cette dernière réalisée en deux pièces de cristal est d'une forme tout à fait fausse ; elle est en réalité moins bossue et plus large. Pour l'améliorer (voir la documentation de base), il n'y aura qu'une seul et unique solution : la remouler en rhodoïd en utilisant la première - adéquatement remodelée - comme matrice... Il s'agit-là d'un travail difficile qui sera cependant fort gratifiant si l'on prend, au préalable, le soin supplémentaire de meubler le poste de pilotage qui nous a semblé fort sommaire...



Du côté de la décoration, ESCI a eu raison de jouer la simplicité. Ne sont fournis dans la boîte que les transferts nécessaires à la réalisation d'un F-18 entièrement gris pâle de l'U.S. Navy. Cela est à notre avis bien suffisant alors que nous sommes en pleine fiction. Ah ! si seulement notre Aéronavale pensait un jour remplacer ses Crusader par des Hornet... En prévision de cela, l'auteur de ces lignes, tout plongé dans la fiction, va décorer son modèle aux couleurs (imaginées) d'un F-18 de la 14F...

Un mot encore pour remercier la firme ESCI (qui beaucoup plus commerçante que nombre d'importateurs français) a eu la gentillesse de nous adresser deux F-18 « Hornet » pour examen. En ce qui concerne le prix et la disponibilité en France de cette maquette : aucune information. J.-M. GUHL

Bibliographie : - Koku-Fan : Décembre 1978 ; plusieurs photos en couleurs et de nombreuses vues de détails.
- Aviation Magazine N° 746 ; un éclaté et un maximum d'informations.

A la suite de nombreuses demandes de lecteurs, AIR FAN tient à préciser

— les critiques de boîtes portent en général sur un examen « à sec » des modèles étudiés, c'est-à-dire qu'en simple « Analyse de Nouveautés » les maquettes ne sont pas montées pour de bon. Il s'agit donc dans tous les cas d'un survol plutôt que d'un examen approfondi, d'autres défauts pouvant apparaître au collage qui n'apparaissent pas initialement.

AIRFIX : AMD-BA Mirage F.1C au 1/72e : c'est pas encore çà...

Quand on a la maquette entre les mains, il est difficile de ne pas être tenté de la comparer à celle que fabrique Heller à la même échelle.

Airfix a utilisé un plastique gris clair dont la gravure, très discrète, est du plus bel effet. Les dimensions sont correctes, l'envergure est légèrement trop longue et pourtant la première impression qu'on a en ouvrant la boîte est que ce F.1 est décidément bien fluet. On dirait presque une maquette au 1/80e ! Mais en fait cette impression est due à ce que le nez de l'avion, et notamment la pointe radar, a un couple légèrement trop faible ; de même l'arrière du fuselage, et surtout la tuyère, manquent un peu d'étoffe.

Le poste de pilotage est succinct avec un siège éjectable assez peu ressemblant et un tableau de bord adéquat ; Heller (pour son F.1) avait bien mieux réussi son coup pour cette partie de l'avion. Les entrées d'air sont convenables mais le phare de police, qui est transparent chez Heller, n'est ici représenté que par un renfoncement dans le plastique. Un très bon point pour Airfix : les aéro-freins et les spoilers sont perforés comme sur le vrai. Ces deux détails sont très caractéristiques du F.1.

Nous avons particulièrement apprécié le train d'atterrissage de notre F.1 dont la gravure est extrêmement fine. Chaque jambe du train principal se compose de trois pièces, l'ensemble étant parfaitement réaliste. Airfix n'a pas prévu la possibilité de représenter les trappes en position ouverte, ce détail n'est cependant pas gênant vu que ces trappes sont presque toujours fermées sur les avions au sol.
En matière de charges externes, la boîte contient quatre bombes de 400 kg, deux missiles Magic, deux MATRA 530 et trois bidons supplémentaires de 1200 l.

Deux décorations sont proposées, l'une pour un avion de l'Armée de l'Air, plus précisément de l'E.C. 2/30 « Normandie-Niémen » (NDLR : faite par Airfix avec de la documentation AIR FAN), et l'autre pour un avion de la South African Air Force, N° 3 Squadron. Il faut signaler à ce propos que la marque anglaise Modeldecals produit, déjà depuis quelques mois, une excellente planche haute en couleurs qui permet de décorer un F.1C aux marques de l'E.C. 1/12 « Cambrésis » (l'escadron des « Tigres »), cf. AIR FAN N° 1 page 50.

Si ce F.1 était le seul sur le marché, nous nous en contenterions ; cependant, en toute équité nous avons une préférence pour la maquette de Heller dont l'aspect général est plus réaliste, bien que ce F.1 « made in France » ne soit pas lui aussi des plus parfaits. L'avantage cependant reste à Airfix en ce qui concerne les détails, notamment le train d'atterrissage, les missiles et les bidons qui sont beaucoup mieux reproduits que chez Heller.

L'idéal sera donc probablement de marier les deux maquettes en utilisant la cellule de Heller et les détails de Airfix... en attendant que les Japonais produisent leur Mirage F.1 ! M. GERARD

DES MAQUETTES POUR LES GRANDS

Le Grumman F8F Bearcat au 1/48e d'Italaerei (Hawk)

par Jean Bodson

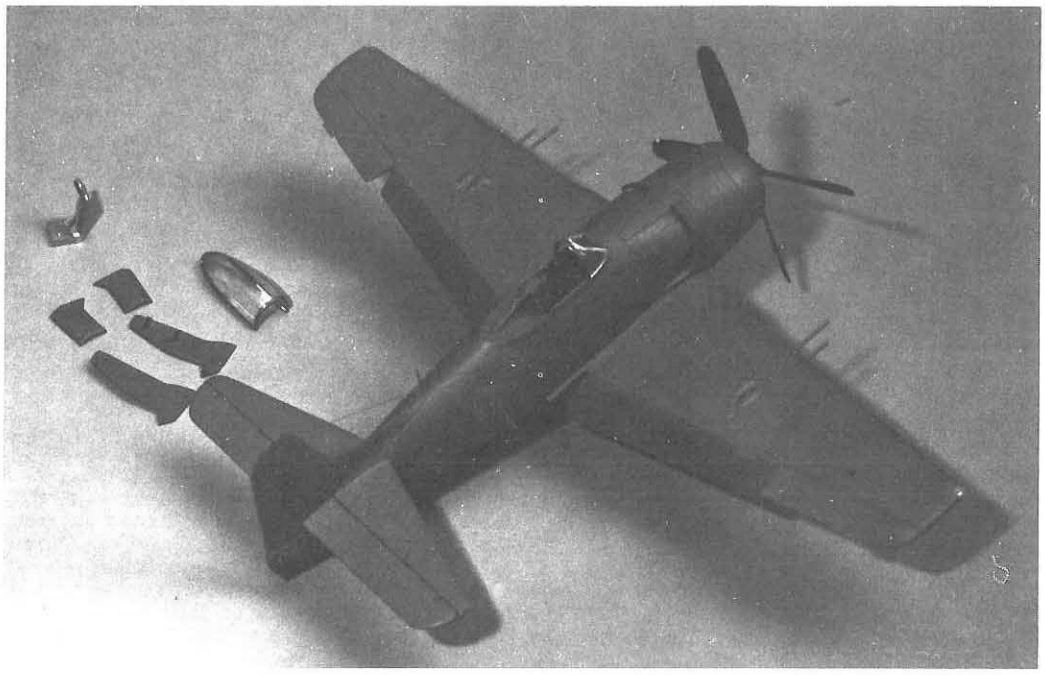
Dans la série voir et revoir, la firme Italaerei réédite depuis cette année les anciennes boîtes au 1/48e de Hawk, nous avons ainsi pu voir réapparaître sur le marché, le « Lysander », le F-5, le « Bronco », le P-51D et celui qui nous intéresse le F8F-1 « Bearcat ».

Le Bearcat nous intéresse particulièrement pour son originalité, peu de Français en effet, on pu toucher du doigt cet appareil qui n'a jamais, à notre connaissance, sillonné le ciel de l'Hexagone ; de plus, il reste le chasseur à hélice le plus rapide du monde, après quelques modifications bien sûr, car c'est toujours un F8F-1 modifié, le N1111 de Darryl Greenamyer, qui détient le record de vitesse international sur hélice.

Le modèle de Italaerei, bien que rudimentaire, fourni une excellente base pour construire un Bearcat français ; nous avons dû cependant apporter pas mal de modifications et d'améliorations à notre maquette pour transformer ce F8F-2 en F8F-1B. Le moulage étant bon et le fuselage étant gravé « en creux », ces détails nous ont incité à graver également les ailes en creux. Nous avons utilisé pour cela une scie à ampoules de médicament, le plastique, assez tendre, se travaillant très bien avec cet outil improvisé.

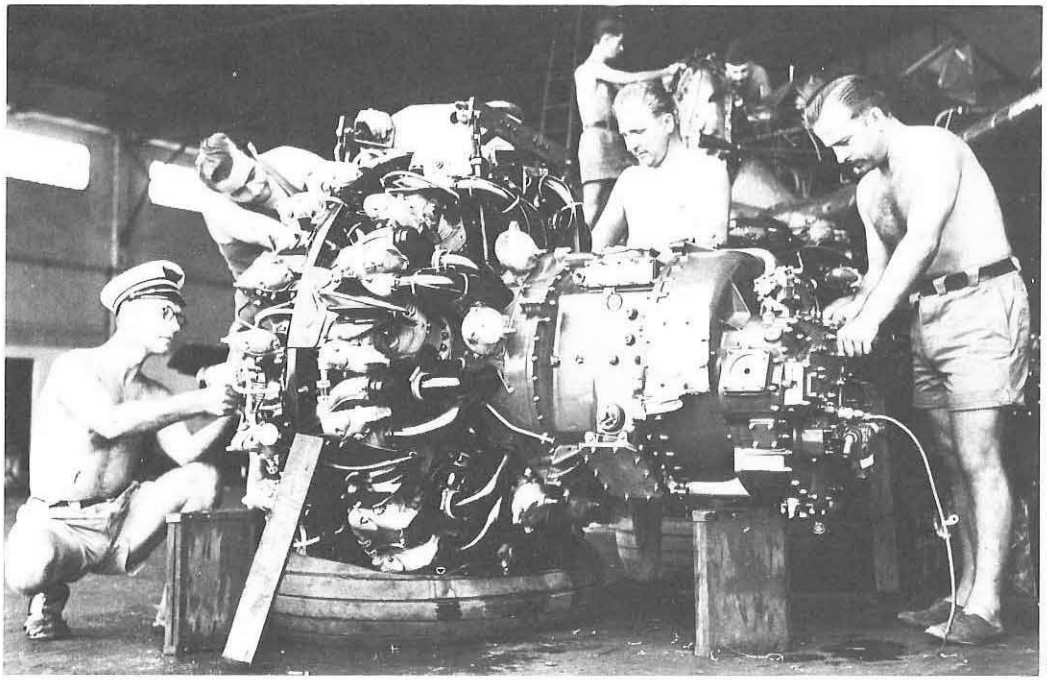
Les principales modifications à apporter au fuselage concernent la dérive qui, sur notre F8F-1, devra être plus courte de 3 mm — l'opération est facile — et le capot moteur dont il faut diminuer la cônicité de deux bons millimètres. Pour ce, nous avons découpé ce dernier en quatre secteur (comme un poireau) et nous avons intercalé quatre tranches de plasticard bisautées. Il faut ensuite réaliser l'entrée d'air frontale pour lui redonner une forme parfaitement circulaire de 21 mm de diamètre. Il faut également supprimer la sortie d'air inférieure qui n'existait pas sur le F8F-1. Nous avons, ensuite, amélioré les échappements en les remplaçant par des petits tubes collés à l'araldite, il y en a trois de chaque côté.

Nous avons évidé la partie qui se trouve entre le logement des roues où, là, il y a de quoi s'occuper longuement afin de représenter, en s'inspirant de notre documentation (cf. AIR FAN n° 9, pages 45 et 46), les radiateurs, le bâti moteur et le réservoir d'eau méthanol, entre autres. Il faudra creuser également les sorties des radiateurs qui se trouvent sous le ventre de l'appareil — ce détail est rarement visible sur les photos, car il est caché par le réservoir supplémentaire et les trappes de train ; nous avons également découpé les volets de refroidissement pour les représenter ouverts, mais ceci est tout à fait facultatif.
L'habitacle est à confectionner de toute pièce, nous avons dû, pour notre part, découper et ajuster un plancher, une cloison derrière le siège et y placer les consoles latérales et le tableau de bord. Ensuite, en nous inspirant des photos de cockpit, nous avons placé des accessoires comme le bloc manettes, le régulateur d'oxygène, les commandes de trim,



La maquette de l'auteur presque terminée.

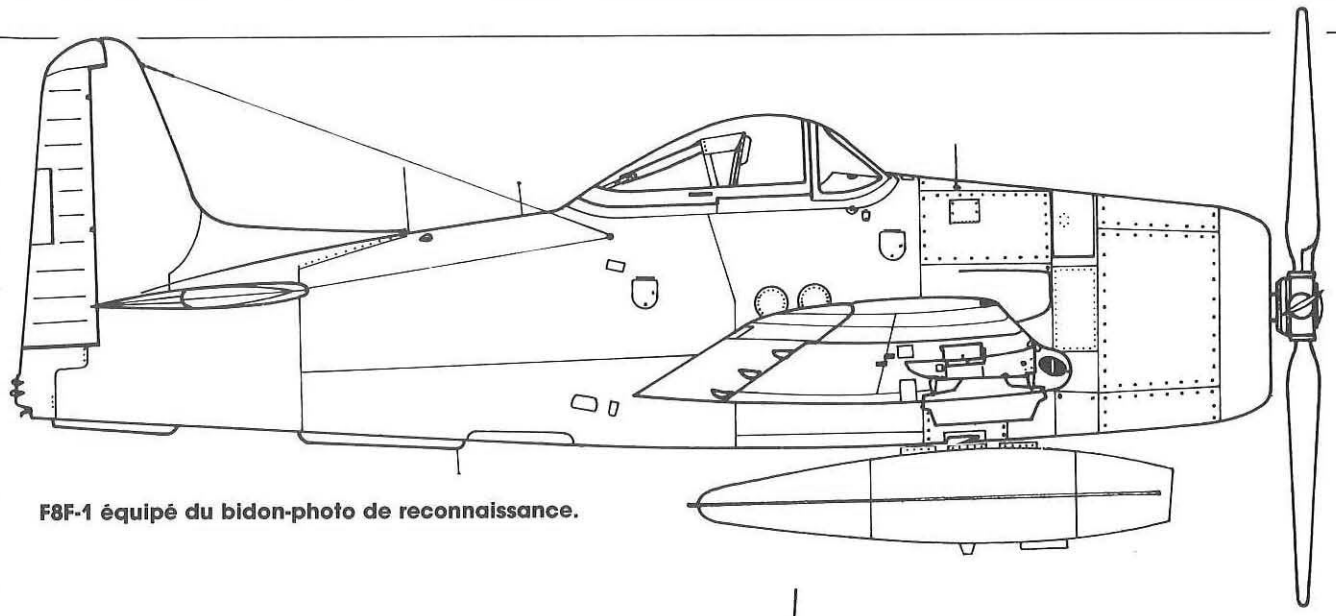
The author's Italaerei Bearcat nearly completed.



Une bonne base de départ pour améliorer le moteur de votre « double-étoile » en plastique. Les fils de bougies auront intérêt à être réalisés en fil de laiton.

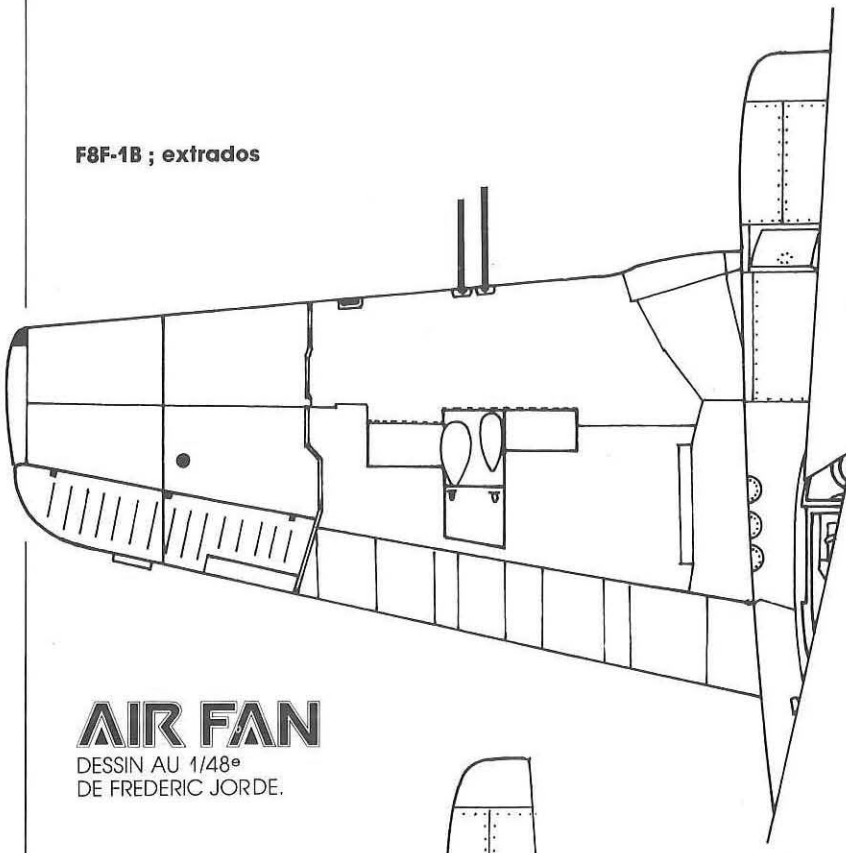
A good basis for improvement is this picture of the P&W engine of a F8F-1 being overhauled on the field. The cables of the spark-plugs are very conspicuous.

ECPA

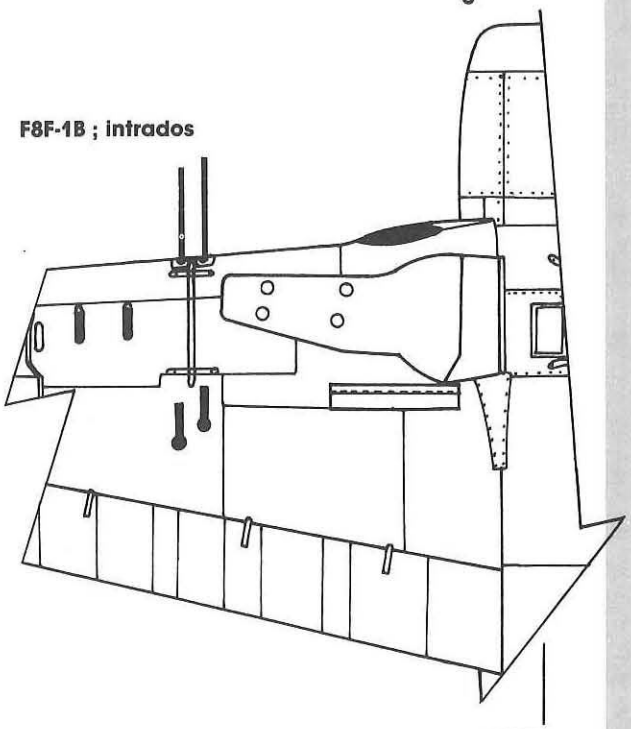


F8F-1 équipé du bidon-photo de reconnaissance.

F8F-1B ; extrados

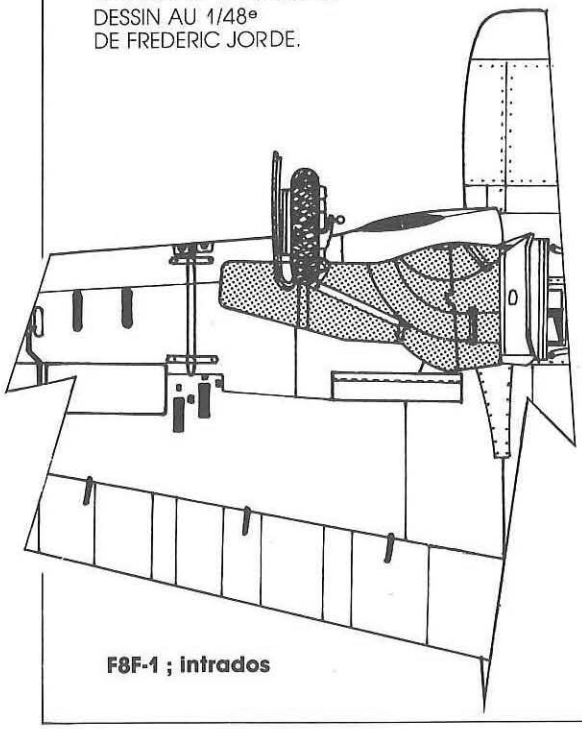


F8F-1B ; intrados



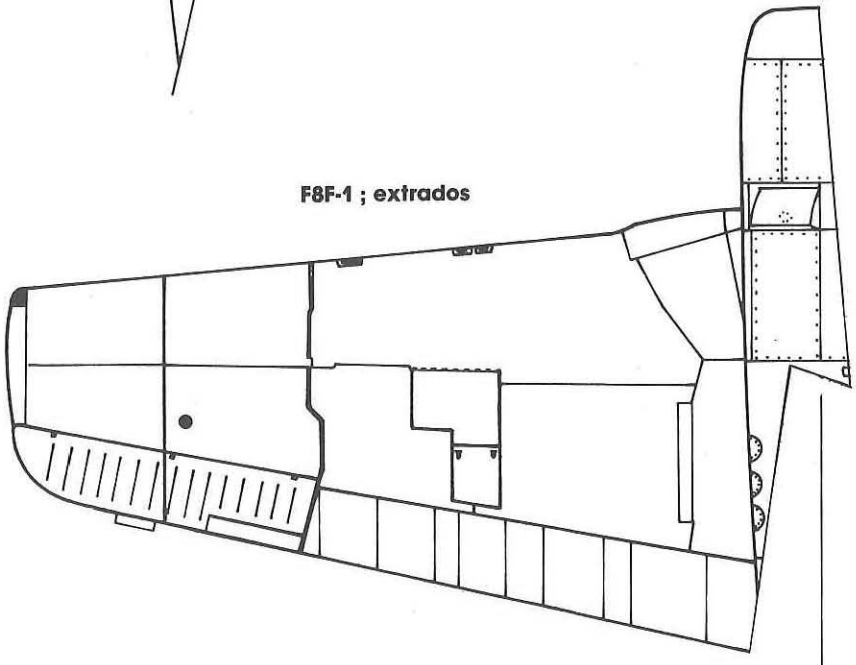
AIR FAN

DESSIN AU 1/48e
DE FREDERIC JORDE.



F8F-1 ; intrados

F8F-1 ; extrados



le manche, etc... Nous avons aménagé le siège fourni en siège baquet et collé des sangles. Le plus dur cependant reste le moteur, pièce importante sur le Bearcat.

D'abord, le réducteur devra être refait d'après photos et habillé de sa magnéto et des deux distributeurs, puis on collera des fils de bougies, deux par cylindre. Le moteur fourni ne possèdant qu'une simple étoile, nous avons récupéré pour ce faire un autre moteur en double étoile plus réaliste.

Le fuselage une fois terminé, la verrière apparaît très bonne, l'hélice parfaite. Le pare-brise nous a posé quelques problèmes, il y a, en effet, un jour d'un mm entre la base de la glace frontale et le fuselage. Nous avons donc découpé cette glace et en avons confectionné une autre plus haute d'un mm ce qui d'ailleurs, tout comptes faits, nous rapprochera plus de la réalité.

Lors de l'assemblage des deux coquilles nous avons pris soin de coller l'antenne à l'intérieur de la dérive. Du fil de nylon de 18/100e a fait l'affaire. Cette antenne rentre dans le fuselage par un petit isolateur qui se trouve sur le côté droit légèrement en dessous de la pointe arrière de la verrière. Nous avons ajusté, également, à ce stade un collimateur de forme circulaire (cf. AIR FAN n° 9, page 46). Les Bearcat français possédaient souvent une antenne fouet à la pointe de l'arête de dérive, légèrement décalée sur le côté gauche. Nous avons réalisé cette antenne en corde à piano de 3/10e collée à l'araldite.

Les ailes vont nous donner au moins autant de travail que le fuselage. Nous avons évidé d'abord avant collage les évacuations de douilles des canons de 20 mm. Nous avons découpé, ensuite, les volets de courbure pour les représenter baissés (facultatif également, mais les volets baissés ont plus de « gueule »). Les bords de fuite des ailerons auront besoin d'être sérieusement amincis, il ne restera ainsi rien des nervures apparentes ; la découpe des fletners sera à revoir, seul le petit tab débordant sur chaque aileron. A rectifier également, la position des feux de formation que nous remplacerons par une pastille transparente, plastique transparent à utiliser également pour les feux de position avec, à l'intérieur, un petit trou et une goutte de peinture : rouge à gauche, verte à droite. Le phare d'approche dans l'aile gauche sera lui aussi en plastique transparent.

ECPA

Cherchez les détails qui manquent à votre maquette !

Look out for the missing details on your model !

COLL-JACQUIER

Un Bearcat retourné comme une simple maquette montre tous les détails de l'intrados du F8F-1.

Flipped on its back just like a 1/4 scale plastic model, this F8F-1 reveals all its undersides.

ECPA

Vu sur le bidon-photo d'un F8F-1B de l'EROM 80. On devine la lucarne de la caméra latérale et le hublot de la verticale.

Close-up on the modified recce drop-tank of a F8F-1B

Dans les logements de train, il faudra représenter les canalisations d'air des radiateurs et du carburateur, elles sont très importantes, des morceaux de seringue fourniront les canons. Noter, à ce sujet, que les canons ne sont pas dans l'axe du bord d'attaque, mais en dessous. Le train d'atterrissage est à compléter, il lui manque l'importante contrefiche qui s'articule derrière la jambe oléo. Nous ajourerons aussi les compas de train.

Les roues sont trop plates, nous les avons sciées en deux puis intercalé une tranche de plasticard d'un mm pour les épaissir. Les blocs de freins sont trop petits, nous en avons confectionné d'autres et collé un disque de frein sur la face interne de chaque roue (d'ailleurs assez mal moulée). Le train auxiliaire est assez bien fait, nous n'y ajouterons qu'un petit amortisseur horizontal sur sa partie arrière.

Le réservoir qui doit avoir une forme bien fuselée n'est pas très bien réussi, nous avons choisi de le mastiquer dans sa partie centrale et de le présenter retourné pour lui redonner sa forme exacte (ce qui n'est pas très facile surtout lorsqu'on sait qu'il faudra alors refaire la soudure des deux demi-coquilles). Nous avons modifié ce réservoir en pod-photo puisque nous avons opté pour un F8F-1B de l'Escadron de Reconnaissance d'Outre-Mer 80. Le réservoir porte sur le dos une petite quille de 1 cm de long et de 1 mm de haut sur sa partie arrière. Il existe aussi une autre quille sur la partie centrale du bidon qui sert à l'accrochage sur l'appareil. Pour ajouter au réalisme, nous devrons également confectionner le support de ce réservoir en plasticard cintré à chaud sur une forme circulaire.

Pour la décoration, nous vous conseillons de revoir l'article précédent de Michel Gérard (AIR FAN n° 9) ; la peinture de base était la même pour tous les Bearcat français, c'est-à-dire uniformément bleu nuit, y compris les jambes de trains. Sur cet ensemble bleu, une zone de marche sur les ailes, le long du fuselage, était constituée d'une matière noire antidérapante. Nous avions espéré d'Italaerei une planche de décalques français, mais la firme italienne s'est contentée de reprendre l'unique décoration américaine de Hawk. Vous pourrez donc à votre gré, et si vous en avez la patience, peindre un insigne d'escadron en vous inspirant des profils de notre numéro précédent. L'insigne de l'EROM 80 n'est pas des plus faciles à réaliser, mais rassurez-vous, beaucoup d'appareils ne portaient pas l'insigne. Nous ne connaissons pas au 1/48e d'insignes d'escadron pouvant « coller » pour notre maquette. Nos cocardes, qui doivent avoir 18 mm de diamètre, sont extraites de la planche Heller du Ju 52 au 1/72e.

Les artistes pourront se régaler en salissant et en rayant abondamment leur maquette, les Bearcat français souffraient, en effet, autant des chaussures des mécanos que des projections de terre soufflée par l'énorme hélice, sans parler de l'huile qui couvrait abondamment les flancs des avions à l'issue de quelques heures de vol seulement !

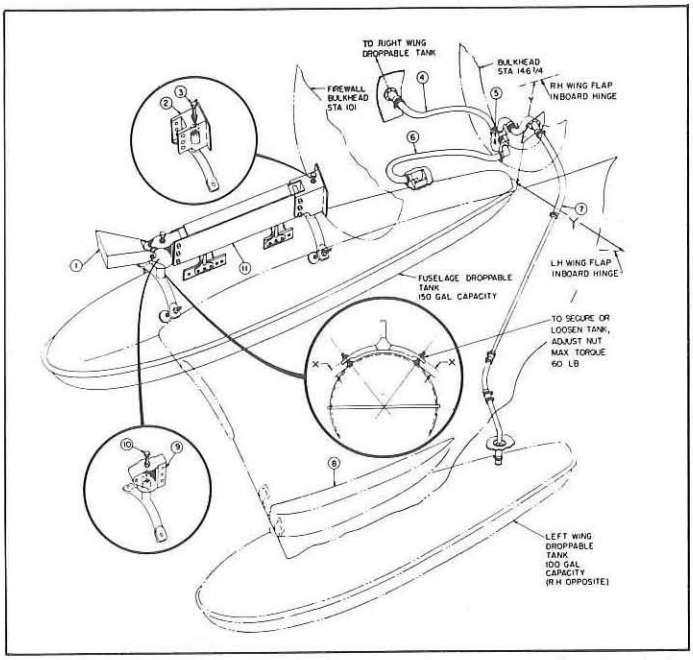
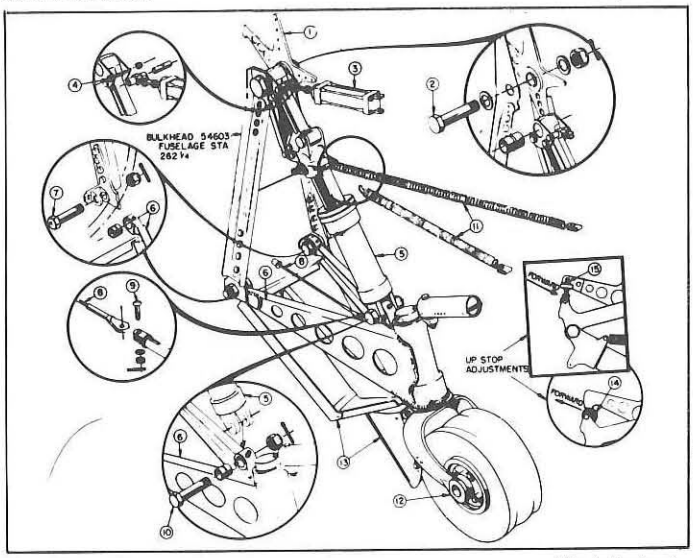


Schéma du bidon. *The drop-tank.*

VIA C. PICARD



La roulette arrière. *The tail wheel.*

VIA C. PICARD

Le Bearcat de Jean Bodson modifié pour représenter un appareil (non encore terminé) de l'EROM 80.

Jean Bodson's « recce » F8F-1B complete with its modified belly drop-tank housing a trio of cameras.

REVUE DE PRESSE

NOTE AUX LECTEURS : les ouvrages étudiés dans cette rubrique nous sont fournis par l'éditeur. Ils ne sont pas en vente chez AIR FAN. Les lecteurs ou lectrices désireux de se procurer l'un des livres passés en revue sont invités à se renseigner auprès des librairies spécialisées.

RCAF
Squadron histories & aircraft
1924 - 1968
S. Kostenuk & J. Griffin
Canadian War Museum Historical Pubs.

Royal Canadian Air Force, pour nous autres Européens, est un nom qui évoque toute l'histoire aéronautique militaire du Canada, une histoire prestigieuse commencée sous les couleurs britanniques au tout début de ce siècle et qui s'est terminée (administrativement) avec la réunification, en 1968, des trois Armes canadiennes sous un commandement unique, celui des Forces Armées Canadiennes.

Que dire de ce livre réalisé sous l'égide du National Museum of Man des Musées Nationaux du Canada sinon qu'il s'agit-là d'une monumental travail de recherche qui de plus est présenté sous une forme particulièrement belle. Oui car « RCAF » est un très beau livre, très bien fait, présenté avec goût, doté d'une mise en page claire et nette et, qui plus est, est agréable à lire. Photos, textes, reproductions de badges, tout dans ce livre est bon. Des Sabre ou des Canuck vus à Marville ou à Grostenquin (bases de la RCAF en France, du temps où notre pays appartenait à l'O.T.A.N.)... Vraiment très peu avait été montré auparavant sur les appareils à la feuille d'érable rouge sous une forme aussi bonne.

Aidez-donc les Musées Nationaux du Canada à continuer leur travail de recherche et de publication en achetant ce livre directement auprès du : Canadian War Museum, 330 Sussex Drive, Ottawa, Ontario KIA 0M8 (Canada). C'est un très bon investissement et un beau cadeau d'été pour tous les passionnés de l'histoire de l'Aviation. Et quel fleuron pour votre bibliothèque personnelle ! En bref, un livre à ne pas prêter de peur qu'on ne vous en use ou salisse les pages...

Prix : au Canada, CAN.$19.95 (port non compris).

LES AMARRES DU CIEL
par Nancy Graham
aux Presses de la Cité

Nancy Graham qui avait déjà dénoncé le système des banques dans son livre « l'Argent des autres » (produit à l'écran et primé sous le même titre), s'attaque maintenant avec son récent ouvrage, « Les amarres du ciel », à une autre institution : l'Armée !
Ce roman, qui a pour cadre l'Armée de l'Air et les services aéronautiques, se situe lors de problèmes importants : le choix et l'adjudication de nouveaux matériels.
Dans le cas présent, il s'agit de barrières d'arrêt qui, au moment d'atterrissages d'appareils en difficultés, se relèvent en travers des pistes pour les freiner, puis les stopper. Plusieurs constructeurs sont évidemment en compétition et dans le monde des affaires, lorsqu'il y a d'importants capitaux en jeu, tous les coups semblent permis.
Ainsi une société étrangère qui a construit un des modèles dont la robustesse s'avère des plus douteuses, parvient à le faire agréer par l'Etat-Major, grâce à la complicité d'un officier. Celui-ci, arrivé péniblement en fin de carrière, cherche à reconquérir l'amour de sa femme et l'affection de sa fille en leur offrant la jolie maison de leurs rêves.
Les constructeurs étrangers lui permettront, en contre-partie de son intervention, de concrétiser ses espoirs.
Une jeune femme, Anne Lefèvre, dont le mari s'est tué aux commandes d'une « Caravelle » en difficulté, justement parce que la piste ne possédait pas de filet de freinage, s'est fait engager par la société française Aeromat qui fabrique un filet et un frein qui ont déjà fait leurs preuves lors d'essais aux Etats-Unis avec les puissants B-52. Cet emploi est pour elle une sorte de croisade, un combat à outrance qu'elle mène à la mémoire de son mari.
Lors d'un rendez-vous à l'Etat-Major, Anne rencontrera le Lieutenant-Colonel Serge de Beauval... Une histoire d'amour en naîtra avec l'union d'un même combat qui décidera Serge à démissionner de l'Armée.
Le dénouement arrive le jour où Raphaël Pétroni, commandant d'escadrille, se présente au dessus du terrain d'Orsigny muni de la barrière « agréée », aux commandes d'un Mirage IV en difficulté. Son frère Antoine, ingénieur civil, Directeur du Centre d'Essais en vol d'Orsigny,

connaît les carences de la barrière et apprenant que ce Mirage qui se présente est celui de Raphaël, il bondit à la tour et le supplie de s'éjecter;
Confiant dans un système qui a été accepté par les hautes sphères, Raphaël refuse et tente de se poser... Il s'écrase sous les yeux de son frère. La radio annoncera dans un communiqué que la faute était imputable au pilote... Le « coefficient de pertes » de l'Armée de l'Air ajoutera une unité... sans plus !
Nous ne nous laisserons pas entraîner dans la polémique dangereuse des responsabilités, mais le roman de Nancy Graham est, paraît-il, basé sur des faits authentiques et les personnages ont réellement existé. Toutefois, pour l'intégrité de l'institution visée, le lecteur est prié de faire la différence entre les gens responsables des adjudications et ceux qui servent leur pays en utilisant le matériel.

Prix : en France. 45 F

NOTE AUX LECTEURS

Le Service des Ventes d'AIR FAN dispose encore de plusieurs dizaines d'exemplaires des trois premiers numéros de la revue. Ces « reliques » sont à commander (au prix de 12 F chaque) directement à nos bureaux.

SUBSCRIPTION FORM

BULLETIN D'ABONNEMENT

SUBSCRIPTION FORM

	FRANCE	ETRANGER
1 AN / 1 YEAR 12 numéros / Issues	F. 120	F.F. 140
6 MOIS / 6 MONTHS 6 numéros / issues	F. 70	F.F. 80

TARIF AVION SUR DEMANDE

A RETOURNER ACCOMPAGNE DE VOTRE REGLEMENT :

- CCP Paris 21 16756 C à l'ordre de
- Chèque bancaire EDIMAT - AIRFAN
- Mandat
- I.M.O.

NOM : _____ PRENOM : _____

ADRESSE : _____

CODE POSTAL : _____ VILLE : _____

A partir du numéro _____

A : AIR FAN
48, boulevard des Batignolles
75017 PARIS - Tél. 387.32.05

Un SNCASO Type 95R « Corse » de l'Escadrille 56S survole le port d'Agadir au début des années cinquante. Ce SO 95 (N° 34), photographié par René Ernst, est l'un des quelque quinze appareils du genre qui furent utilisés jusqu'en 1960, environ, pour la formation des radaristes de l'Aéronavale. Le nez vitré de l'avion abritait un radar identique à celui qui équipait les Lancaster.

Quelque part dans le ciel du Nord, en juin 1979, le Commandant Serge Cocault, commandant l'Escadron de Chasse 1/12 « Cambrésis », emmène une magnifique formation de Mirage F.1 où se trouvent en N° 2, 3 et 4, les Lieutenants Michel Ramade, Jean Sacrez et Jean-Pierre Rayssac. Photographie réalisée par Jean-Michel Guhl sur un T-33 de la 12e E.E.V.S.V. piloté par le capitaine Benoît Trancart de l'E.C. 1/12.